

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Diplomová práce

**Somálské pirátství v Adenském zálivu a jeho dopad na globální
ekonomický sektor**

Bc. Magdalena Sonntagová

Plzeň 2015

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Politologie

Studijní obor Mezinárodní vztahy

Diplomová práce

**Somálské pirátství v Adenském zálivu a jeho dopad na globální
ekonomický sektor**

Bc. Magdalena Sonntagová

Vedoucí práce:

Mgr. Ľubomír Lupták, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2015

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2015

Poděkování:

Ráda bych poděkovala vedoucímu diplomové práce Mgr. Ľubomíru Luptákovi, PhD., za jeho velmi cenné rady a čas, který mi věnoval při zpracovávání.

OBSAH

Seznam použitých zkratk	6
1 Úvod	7
2 Teoretický rámec	12
2.1 Víceúrovňová analýza	12
2.2 Sektorová analýza.....	14
2.3 Teorie škrťících bodů	16
3 Typy plavidel, které nejčastěji plují oblastí Afrického rohu	21
4 Charakteristika regionu	27
5 Charakteristika pirátství	29
5.1 Stručné historické pojetí pirátství	29
5.1.1 Moderní historie somálského pirátství a jeho příčiny.....	32
5.1.2 Shrnutí kapitoly	39
5.2 Strategie somálských pirátů („modus operandi“)	39
5.3 Vývoj pirátství v letech 2009 - 2014	43
5.4 Metody potírání pirátství.....	46
5.4.1 Soukromé bezpečnostní týmy	47
6 Mezinárodní spolupráce v Adenském zálivu	48
6.1 NATO	49
6.2 Evropská unie	51

6.3 Interoperabilita EU a NATO	53
6.3.1 Závěr kapitoly	57
6.4 Působení Číny v Adenském zálivu.....	59
6.5 Rusko a jeho přítomnost v Adenském zálivu	65
7 Dopady somálského pirátství na globální ekonomický sektor ...	66
7.1 Jednotlivé segmenty celkových nákladů v boji proti pirátství	69
7.2 Sekundární (makroekonomické) náklady spojené s pirátstvím....	78
7.3 Shrnutí kapitoly	80
8 Závěr	82
Seznam použité literatury a pramenů	86
Resumé	103

Seznam použitých zkratk

AFRA - Average Freight Rate Assessment

BMP – Best Management Practices

CGPCS - Contact Group on Piracy off the Coast of Somali

EU – European Union

HRA – High Risk Area

IMB – International Maritime Bureau

IMO – International Maritime Organization

MEND - The Nigerian Movement of the Niger Delta

NATO – North Atlantic Treaty Organisation

OSN – Organizace spojených národů

PLA-N – People’s Liberation Army - Navy

PPT – Private Protection Team

SLOC – Sea Lines of Communication

SNMG 2 – Standing NATO Maritime Group 2

TFG – Transitional Federal Government

UNODC – United Nations Office of Drugs and Crime

WFP - World Food Programme

1 Úvod

V současném globalizovaném světě dochází k neustálému prohlubování komunikace, sdílení informací a celkovému prohlubování vazeb mezi jednotlivými aktéry mezinárodního systému. Bohužel tento fakt nepřináší jen pozitivní příležitosti, ale zároveň s sebou nese mnohé problémy, jako například terorismus, šíření zbraní hromadného ničení, různé formy organizovaného zločinu anebo námořní pirátství.

Pirátství jako takové provází lidstvo odnepaměti; začalo se rozvíjet společně s rozvojem samotné říční a námořní dopravy. Rozvoj moderního pirátství souvisí zejména se stále rostoucím objemem zboží přepravovaného právě prostřednictvím lodní dopravy po světovém oceánu. Největší rizika spojená s pirátstvím lze tedy logicky očekávat zejména v místech významných dopravních uzlů (například Hormuzský průliv mezi Perským zálivem a Arabským mořem, Malacký průliv v Jihočínském moři, úžiny Bospor a Dardanely nebo právě Adenský záliv). Nejzásadnější negativní dopad má pirátství na světovou ekonomiku. Mezinárodní společenství muselo například v roce 2012 vynaložit zhruba 7 miliard USD navíc v důsledku snah o potírání pirátských aktivit. Tyto náklady financují zejména bezpečnostní vybavení a platy strážců, zvyšování rychlosti plavby lodí, vojenské operace a pojištění (Bellish 2013: 1). Boj s pirátstvím zároveň nutí státy k mnohým vojenským operacím v postižených oblastech, úpravě jejich legislativy, jelikož je pro mnohé státy obtížné piráty stíhat, a hlavně, jak dlouhodobě upozorňuje Rada bezpečnosti OSN, pirátství ohrožuje světový mír. Všechny tyto aktivity spojené s bojem proti pirátství se promítají do výsledných cen obchodovaného zboží a doplácí na ně tedy spotřebitel.

V současnosti je téměř 90 % objemu zboží přepravováno právě prostřednictvím námořní kontejnerové dopravy. Jedná se o různé druhy zboží, které představují obrovské lákadlo pro piráty. Na vzestupu je

i námořní doprava tankerová (přeprava ropy), která přímo ovlivňuje i energetickou bezpečnost. Přibližně 60 % veškeré přepravy ropy je realizováno námořními cestami a toto je i případ přepravy ropy z Perského zálivu na trhy v Evropské unii. Na základě těchto čísel je patrné, že rozvoj námořní dopravy přispěl k rozvoji globálního ekonomického systému, a proto je potřeba věnovat velkou pozornost zabezpečení námořních tras (Binhack 2011: 28).

Konkrétně v Adenském zálivu ročně propluje zhruba 23 000 plavidel, vezoucích náklad v hodnotě 1 trilionu dolarů. Z hlediska námořního pirátství se jedná o jednu z nejvíce ohrožených oblastí a největší množství pirátských lodí pochází z nestabilního Somálska – proto hovoříme o tzv. *somálském pirátství*. Za rok 2009 se dle Mezinárodní námořní kanceláře (IMB 2010: 25), která monitoruje množství pirátských útoků ve světě, stalo terčem somálských pirátů 217 plavidel, z nichž bylo 47 lodí a více než 867 členů jejich posádek uneseno. Navzdory tomu si je autorka vědoma, že v oblasti Adenského zálivu působí i jiní aktéři, kteří mají do regionu bezprostřední přístup. Jedná se zejména o jemenské piráty, pro které ale v diplomové práci nezbyvá dostatečný prostor.

Jelikož není cílem diplomové práce charakterizovat celkový historický vývoj námořního pirátství v dané oblasti, vymezila si autorka časový rámec, ve kterém bude sledován vývoj somálského pirátství v oblasti Adenského zálivu. Práce se zaměřuje na období let 2009 – 2014, a to proto, že v tomto poměrně krátkém časovém období došlo k zajímavým situacím, kdy nejdříve rapidně vzrostl počet incidentů. V letech 2009 – 2012 se somálské pirátství jevilo jako závažná hrozba pro celkovou bezpečnost mezinárodního systému. Nicméně po zapojení mezinárodních aktérů do protipirátských akcí a většího zabezpečení lodí, jsme byli svědky výrazného potlačení incidentů. Dokonce v uplynulém roce 2014 nebyl hlášen ani jeden únos.

Cílem diplomové práce je analýza dopadů somálského pirátství na ekonomický sektor mezinárodního systému. Autorka charakterizuje celkem 9 segmentů, které zásadně ovlivňují globální ekonomický růst. Finance, které jsou celosvětově investovány do potírání pirátství, představují obrovskou zátěž pro globální ekonomiku. Základním předpokladem je, že navzdory rapidnímu poklesu pirátských aktivit v oblasti, musí mezinárodní společenství stále vynakládat velkou část peněz na boj proti pirátství a udržení současné klidné situace v oblasti. Autorka dále vychází z předpokladu, že mezinárodní i regionální organizace (např. OSN, NATO, EU) i protipirátské aktivity jednotlivých států (např. Ruská federace, Čína) mají zásadní podíl v potírání námořního pirátství v Adenském zálivu.

Dílčím cílem je snaha o identifikaci hlavních motivů, které vedou jednotlivé aktéry k působení v oblasti Adenu. Autorka předpokládá, že zásadním motivem veškerých přítomných aktérů je zabezpečení vlastních ekonomických zájmů, nikoliv vymýcení pirátství jako takového anebo snaha o stabilizaci neutěšené situace v Somálsku.

Autorka si v práci pokládá dvě výzkumné otázky, které se následně pokusí zodpovědět v praktické části práce.

1. Jak velké dopady má somálské pirátství na globální ekonomický sektor?
2. Liší se motivy jednotlivých aktérů pro spolupráci v potírání pirátství v Adenském zálivu anebo se jedná čistě o zabezpečení jejich ekonomických zájmů?

Diplomová práce bude koncipována do dvou stěžejních částí - teoretická a praktická část. V teoretické části práce se autorka zabývá charakteristikou prostoru, při které vychází z teorie dvojice autorů Barryho Buzana a Richarda Littla, popsané v díle *International Systems in World*

History. Remaking the Study of International Relations z roku 2000. Dále bude stručně nastíněná teorie Alfreda Mahana o důležitosti námořních komunikačních tras (Sea Lines of Communication, SLOC) a škrťících bodech („chokepoints“), jelikož se v oblasti nachází právě jeden ze světově důležitých škrťících bodů *Bab-al Mandab*. Do teoretické části autorka ještě zařadila typologii plavidel, která nejčastěji plují oblastí Afrického rohu, neboť jejich vlastnosti mohou do jisté míry ovlivnit rozhodování pirátů, zda loď unést či nikoliv.

Praktická část diplomové práce řadí do pěti hlavních kapitol a několika podkapitol. První kapitola je věnována vymezení regionu, obecně představuje Adenský záliv a jeho geografické předpoklady pro vznik pirátství.

Druhá kapitola je věnována krátkému historickému exkurzu vývoje světového mořského pirátství, přičemž cílem této kapitoly není podat vyčerpávající přehled vývoje pirátství, ale vyzdvihnout důležité milníky v rozvoji tohoto řemesla se zaměřením na oblast Adenského zálivu. V rámci této kapitoly se autorka pokouší vystihnout charakteristické rysy somálského pirátství, charakterizovat jejich strategii a také se zaměřuje na stručný vývoj pirátství v Adenském zálivu v letech 2009 – 2014, neboť právě v tomto období sledujeme nejzajímavější trendy vázané k tématu.

V následující kapitole je stručně charakterizováno mořské právo. Z mezinárodního pohledu je pro úpravu mořského práva stěžejní *Úmluva OSN o námořním právu* z roku 1982. Nutné je vzít v potaz i dokumenty, které vznikají pod záštitou dalších organizací, které se věnují pirátství a námořnímu právu. Jsou jimi například Mezinárodní námořní kancelář IMB, Mezinárodní námořní organizace IMO, EU a NATO.

Dále budou, v rámci kapitoly, shrnuty metody, které jsou využívány mezinárodním společenstvím i ostatními aktéry k potírání námořního pirátství.

Ve čtvrté kapitole je nastíněna charakteristika strategií a postupů při potírání námořního pirátství, které jsou v oblasti využívány jednotlivými aktéry. Důraz přitom autorka klade na identifikaci odlišností v používaných technikách, motivech a ambicích a na různé formy kombinace ekonomických a politických motivů vedoucích tyto aktéry ke kooperaci.

Pátá kapitola se konkrétně zaměřuje na analýzu dopadů pirátství na ekonomický sektor a je rozdělena na dvě podkapitoly. V první podkapitole je charakterizováno devět segmentů, které se pojí s bojem proti pirátství a nejvýrazněji zatěžují globální ekonomický sektor. Druhá podkapitola se věnuje sekundárním neboli makroekonomickým dopadům somálského pirátství na ekonomický sektor.

V závěru práce autorka shrnuje informace o somálském pirátství a jeho vývoji v oblasti Adenského zálivu a dále se snaží o vyhodnocení (ne)úspěchů kooperace sledovaných aktérů, kteří se podílejí na boji proti námořnímu pirátství v Adenském zálivu. Dále budou shrnuty dopady pirátských aktivit na globální ekonomický sektor. V závěrečné části se autorka pokusí co nejlépe zodpovědět výzkumné otázky, které byly stanoveny v úvodu práce.

2 Teoretický rámec

2.1 Víceúrovňová analýza

Autoři Barry Buzan a Richard Little se ve svém díle *International Systems in World History. Remaking the Study of International Relations* (2010) zabývají vývojem mezinárodních systémů od dob lovců a sběračů až po současnou globálně integrovanou mezinárodní politickou ekonomiku. Jejich teorie vychází z kombinace široké škály obecných teorií mezinárodních vztahů spolu s perspektivou světové historie (*world history*). Pro předkládanou diplomovou práci je stěžejní jejich víceúrovňová analýza mezinárodního systému spolu se sektorovou analýzou, které se autorka pokusí v následujících řádcích stručně objasnit.

Realita může být analyzována z pohledu několika odlišných úrovní. Každá z těchto úrovní generuje své vlastní odlišné výstupy a vysvětlení. Každý, kdo chce pochopit reálnou strukturu a organizaci světového řádu musí brát v úvahu hned několik úrovní (hladin) analýzy. V oboru mezinárodních vztahů se dle Buzana a Littla (2010: 69) nejčastěji používá rozdělení do 5 analytických úrovní. Jinými slovy, rozlišujeme celkem 5 následujících referenčních objektů, které lze zkoumat v rámci mezinárodních vztahů:

1. *Mezinárodní systémy (international systems)* – představují největší konglomeráty vzájemně působících a vzájemně závislých celků, nad nimiž nestojí žádná další systémová úroveň. V současnosti tento pojem prezentuje celá planeta, ačkoliv v minulosti jsme se setkávali s několika paralelně působícími mezinárodními systémy.
2. *Mezinárodní subsystémy (international subsystems)* – představují skupiny celků v mezinárodním systému, které lze od celkového systému odlišit na základě podstaty nebo intenzity vztahů, které

navazují s ostatními celky. Jedná se například o regionální organizace ASEAN, Organizaci Africké Jednoty anebo další organizace jako jsou OECD nebo OPEC.

3. *Jednotky/celky (units)* – představují entity složené z různých podskupin, organizací, komunit a mnoha jednotlivců, kteří jsou dostatečně kohézní na to, aby bylo možno je považovat za aktéry, a kteří jsou dostatečně nezávislí (schopní vlastního rozhodování) a odlišní od ostatních, aby byli schopni dosáhnout vyšší úrovně. Jedná se například o státy, národy, transnacionální firmy apod.
4. *Podjednotky (subunits)* – představují organizované skupiny jednotlivců v rámci celků, kteří jsou schopni ovlivňovat jednání či směřování celku (vlády, lobbisti).
5. *Jedinci (individuals)* – představují nejnižší úroveň většiny analýz v rámci sociálních věd.

Předkládaná analýza pirátství se pohybuje ve 2 základních úrovních. Samotné aktivity somálských pirátů probíhají na subsystémové úrovni (v oblasti Afrického rohu), ale dopady těchto aktivit se promítají až do systémové úrovně (zasahují do mezinárodního společenství). Pirátství negativně postihuje zejména globální mezinárodní systém (zejména jeho ekonomický sektor). Pirátské skupiny útočí v rámci mezinárodních vod a ohrožují námořní cesty a trasy, které propojují nejvzdálenější kouty světa, a po kterých putuje obrovské množství přepravovaného zboží. Z toho vyplývá, že zdánlivě regionální problém pirátství v Adenském zálivu se přelívá na celosvětovou úroveň, a to pod vlivem propojování světa pod taktovkou globalizace.

Zároveň lze problematiku pirátství zařadit do užší, subsystémové roviny, protože se zaměřujeme na konkrétní teritoriální oblast Afrického rohu, kde v nedávné minulosti docházelo k nejčastějším

incidentům vyprovokovaným somálskými piráty. Pirátské skupiny pocházející z jiných států (například z Jemenu) budou pro nedostatečnou kapacitu diplomové práce ponechány stranou.

2.2 Sektorová analýza

Kodaňská škola významně rozšířila tradiční pojetí konceptu bezpečnosti. Zastánci sektorové analýzy definují 5 odlišných sektorů, v rámci kterých jsou charakterizovány různé zdroje hrozeb a definovány různé bezpečnostní praktiky. Jedná se o vojenský, politický, ekonomický, sociální a environmentální sektor. Jednotlivé sektory umožňují nahlížet partikulární aspekty vztahu a interakcí mezi jednotkami mezinárodního systému. Sektorová analýza umožňuje v mezinárodních vztazích přistupovat k mezinárodnímu systému z hlediska typů aktivit, celků, vzájemných vztahů a struktur v systému (Buzan – Little 2010: 72-73).

Autorům se podařilo odpoutat se od zažitého několikaletého fenoménu, který ovládal mezinárodní myšlení větší části 20. století a který představovali realističtí a neorealističtí učenci. Tito myslitelé lpěli zejména na důležitosti vojenského sektoru (potažmo vojensko-politického sektoru).

V diplomové práci bude hlavní pozornost věnována ekonomickému sektoru, neboť se autorka domnívá, že somálské pirátství má negativní dopady právě na fungování celosvětového hospodářského systému a ohrožuje zejména ekonomickou stabilitu. Pirátství i námořní obchod jsou dva odlišné a specifické procesy koexistující v rámci ekonomického sektoru, které ale sledují stejný cíl, a tím je zisk. Somálské pirátství a námořní obchod se setkávají v rámci jednoho subsystému. Výstupy tohoto střetu se pak dále promítají na systémovou úroveň (mezinárodní protipirátské aktivity, velké finanční výdaje ze strany mezinárodního

společenství apod.). Z úvah o aktivitách somálských pirátů ale nelze zcela vypustit politický ani vojenský sektor, neboť somálské pirátství představuje komplexní problém, který si žádá systematické řešení napříč všemi sektory. Autorka proto stručně definuje všech 5 sektorů, přičemž se zaměřuje zejména na aktivity a procesy v rámci ekonomického sektoru, který je do velké míry spjat i s politickými a vojenskými aktivitami ve sledované oblasti.

V následujících řádkách si představíme charakteristické vlastnosti jednotlivých sektorů dle Buzana a Littla (2010: 73 – 74).

1. *Vojenský sektor* – představuje vztah mezi násilným donucením a schopností aktérů vést mezi sebou války. Sektor se zaměřuje na souhru obraných a útočných kapacit, kterými disponuje konkrétní aktér v rámci mezinárodního systému a na vnímání záměrů ostatních aktérů.
2. *Politický sektor* – představuje vztah mezi autoritou, vládnoucím statutem, uznáním, organizační stabilitou vládnoucích systémů a ideologií, které jim poskytují legitimitu.
3. *Ekonomický sektor* – představuje vztah mezi obchodem, produkcí a financemi. Dále zohledňuje způsob, kterým aktéři získávají přístup k surovinám, financím a trhům za účelem udržení si určité úrovně blahobytu a politické moci. V současnosti patří mezi ekonomické interakce nejen obchod jako takový, ale i dalekosáhlé organizace zabývající se produkcí a financemi.
4. *Societární neboli socio-kulturní sektor* - představuje sociální a kulturní vztahy. Zabývá se kolektivní identitou a tradičními znaky jakými jsou jazyk, kultura, náboženství, národní identita a zvyky.
5. *Environmentální sektor* – představuje vztah mezi lidskými aktivitami a biosférou a bere v úvahu šíření nemocí, mezikontinentální rozšiřování rostlin, zvířat a lidí a zároveň se zabývá lokálním i globálním znečištěním životního prostředí.

2.3 Teorie škrťících bodů

Vzhledem k tomu, že je v diplomové práci sledován dopad somálského pirátství na mezinárodní ekonomický sektor, jehož nejvýznamnější část tvoří v současnosti právě námořní doprava a obchod po moři, je na místě, abychom alespoň stručně nahlédli na uchopení námořního obchodu a fungování námořních tras.

Americký geostratég Alfred Thayer Mahan již na sklonku 19. století tvrdil, že námořní mocnosti budou dominovat nad těmi kontinentálními, a to proto, že se jim podaří podmanit si světový obchod, který probíhá zejména po moři. Jinými slovy, státní moc je podmíněná schopností ovládnout a kontrolovat moře. Nicméně Mahan si byl vědom, že světový oceán představuje příliš velkou plochu, kterou není možné kontrolovat celou, a proto se ve svém výzkumu zaměřil na nejdůležitější místa, která je potřeba ovládnout. Mahan identifikuje tzv. *strategické komunikační trasy* („Strategic Lines of Communication“ - SLOC), na kterých vyznačuje tzv. *chokepoints* - významné námořní uzly neboli tzv. *škrťící/uzlové body* (Toth 1995: 4).

SLOC lze považovat za mořské „dálnice“, které umožňují námořní dopravu a energetický tok (van Rooyen 2011: 7). Jedná se o klíčové námořní cesty, které usnadňují hustý lodní provoz a umožňují přepravu klíčových komodit, například surové ropy. Důležitost námořních tras spočívá v ekonomickém, politickém i vojenském slova smyslu a od doby vzniku Mahanovy teorie tato důležitost ještě vzrostla pod vlivem rozvoje mezinárodního obchodu a snahou o jeho zabezpečení (Peele 1997: 69).

V rámci těchto komunikačních tras nalézáme škrťící body, které představují významná strategická místa, ve kterých se námořní trasa výrazně zužuje¹. Při proplouvání skrze škrťící body musí být kapitáni lodí maximálně ostražití, neboť zde může snadno dojít k nehodě a potopení

¹ Jedná se zejména o průplavy, průlivy a úžiny.

nákladu, a tím pádem i k narušení celkové mořské dopravy. Jakýkoliv incident či komplikace v těchto oblastech může vést k narušení mezinárodního obchodu, což s sebou nese i mnohá bezpečnostní rizika (Khalid 2012: 57).

Škrťící uzly představují nejdůležitější a nejvytíženější strategická místa ve světovém oceánu, neboť se zde sbíhá více SLOC dohromady. Škrťícími body tedy proudí obrovská kvanta obchodovaného zboží a lodě jimi musí zákonitě proplout. Proto je pro námořní mocnosti velmi důležité na těchto místech vybudovat vlastní strategické základny. Právě uzlové body lze považovat za kritické body bezpečnosti celosvětové námořní přepravy. Nebezpečí tkví v hustotě dopravy, náročnosti na navigaci a malém prostoru pro proplutí. V těchto místech nejen že hrozí nehoda s jiným plavidlem, ale místa poskytují i ideální podmínky pro pirátské aktivity (Binhack 2011: 30).

V případě, kdyby došlo k uzavření nebo blokadě škrťících bodů anebo jednoho z nich, nastala by komplikovaná situace, která by měla negativní dopad na veškerý světový obchod. Tato situace by se promítla zejména do cen obchodovaného zboží, neboť by bylo nutné hledat jiné alternativní námořní trasy. V případě neschopnosti proplouvat Adenským zálivem, by se nabízela námořní cesta okolo mysu Dobré naděje, tím pádem by ale došlo k výraznému prodloužení plavby a k markantnímu zvýšení cen obchodovaného zboží (Rodrigue, 2004: 359).

V Indickém oceánu nalézáme celou řadu škrťících bodů, mezi které řadíme i průliv Bab-el Mandab², průliv, spojující Rudé moře s Adenským zálivem. Teorii škrťících bodů autorka do práce zahrнула, neboť v současnosti přetrvává jedna z nejvyšších hrozeb výskytu somálských pirátů právě ve zmiňované úžině Bab-el Mandab (International Maritime

² Někdy též nazývaný Bab el Mandeb nebo Bab-al-Mandab představuje důležitý námořní škrťící bod, který slouží jako strategická spojnice mezi Středozemním mořem a Indickým oceánem (EIA 2015: nestránkováno).

Bureau 2014: 20). Úžina patří mezi 6 klíčových světových uzlových bodů, které jsou podstatné pro námořní dopravu. Mimo Bab-el Mandab se jedná o Hormuzský průliv, Malacký průliv, Suezský průplav, Bosporský průliv a Panamský průplav (Binhack 2011: 30).

Autorkou sledovaný region Adenského zálivu představuje subregion západní části Indického oceánu. Indický oceán, třetí největší z pěti oceánů na světě, je v současnosti nejdůležitějším geostrategickým prostorem, jehož význam bude do budoucna nadále stoupat. Důkazem strategické důležitosti Indického oceánu je přítomnost mnoha aktérů, včetně námořnictev států, které leží mimo sledovaný region. Všichni tito aktéři se snaží v oblasti upevnit svou moc a soupeří zde o hegemonii nad oceánem (van Rooyen 2011: 6).

V rámci Indického oceánu existuje několik námořních tras, které svou důležitostí dosahují celosvětového významu. Skrze Adenský průliv proudí lodě zejména z Perského zálivu do Rudého moře a dále pak skrz Suezský průplav do Středozemního moře. Tato trasa tedy spojuje Blízký východ a Evropu. V rámci této trasy je převážena zejména surová ropa z Blízkého východu do Evropy. Ačkoliv v posledních letech klesá význam blízkovýchodní ropy pro evropský trh, stále lze tento zdroj považovat za esenciální. Téměř 90 % dodávek ropy z Perského zálivu do Evropy je zajišťováno právě touto dopravní cestou, a proto je třeba věnovat významnou pozornost jejímu zabezpečení. Adenský záliv zároveň protíná i mořská cesta vedoucí z východní a jihovýchodní Asie, přes Malackou úžinu do Rudého a dále do Středozemního moře. Trasa tedy spojuje velkou část Asie s Evropou (Binhack 2011: 22-28).

V minulosti došlo k několika úspěšným únosům supertankerů třídy VLCC převážejících ropu skrze Adenský záliv. Roku 2008 se jednalo o tanker *Sirius Star*, v roce 2009 *Maran Cetaurus* a o rok později *Sambo Dream*. Všechny tři unesené tankery byly po zaplacení výkupného

propuštěny a mohly pokračovat v plavbě. Jejich zadržení nemělo přímý dopad na bezpečnost dodávek ropy na evropský trh. Energetická bezpečnost tedy není pirátstvím ohrožena přímo; vlivem pirátství nedojde k fyzickému nedostatku ropy. Navzdory tomu je ale potřeba mít na mysli, že aktivita somálských pirátů by mohla negativně ovlivňovat cenu ropy, a to je samozřejmě nežádoucí pro celé mezinárodní společenství (Bateman 2010: 29). Například alternativní trasa kolem Mysu dobré naděje by zdražila dodávky ropy o cca 40 % (Liss 2010: 123).

Mezinárodní obchod byl již od nepaměti realizován po moři. Světový oceán hrál v historii určující roli v zámořských objevech, propojování jednotlivých regionů a výrazně ovlivnil růst celosvětových hospodářských aktivit. V současnosti význam světového oceánu stále roste, a to zejména z ekonomického hlediska, jelikož téměř 90 % světového obchodu probíhá právě po moři (IMO 2011: 6-7). Například v roce 2011 bylo po moři přepraveno celkem 8,7 miliard tun zboží (Review of Maritime Transport 2012: 1). V roce 2014 byl roční nárůst objemu zboží přepravovaného po moři celkem 2,8 % oproti roku 2013 a celkový objem přepraveného zboží dosáhl dokonce na 9,6 miliard tun (Review of Maritime Transport 2014: 1). Z toho plyne, že za pouhé 3 roky, navzdory globální hospodářské krizi, která dosáhla svého maxima v roce 2013, vzrostl objem přepravovaného zboží prostřednictvím námořních tras o 0,9 miliard tuny. Z výročních zpráv a statistik vyplývá, že můžeme v blízké budoucnosti očekávat další růst celkového objemu námořní přepravy, což je dáno především výrazným hospodářským rozmachem určitých regionů. Tento rostoucí trend je mimo jiné ovlivněn i stále se vyvíjejícími technologiemi a zvětšující se kapacitou nákladních lodí, které jsou schopné převážet stále větší množství komodit (Review of Maritime Transport 2014: 2–4).

Každý z nás se v běžném životě denně setkává anebo spotřebovává zboží či služby, které byly přepravené po moři, anebo při

nejmenším přišly do kontaktu s námořní dopravou. Dostupnost tohoto zboží tedy závisí přímo na bezproblémovém fungování námořní přepravy komodit (Peele 1997: 71) Lodní doprava byla vždy nejvýhodnější a nejbezpečnější přepravní variantou pro zboží nepodléhající rychlé zkáze, a to na jakoukoliv vzdálenost. Rozvoj lodní dopravy a vznik globálního obchodního systému jdou ruku v ruce (World Maritime Day 2005).

V posledních několika dekáдах vstupujeme do nové éry, která je určována globalizací a celkovou přeměnou mezinárodního systému. Právě globalizace úzce souvisí s významným rozvojem obchodu prováděným po moři. Vlivem globalizace dochází k rozvoji transnacionálních ekonomických a technologických trendů, přičemž je důraz kladen na celkový mezinárodní systém, nikoliv na jeho jednotlivé části (Till 2009: 2). Ostatně ekonomické vztahy v současném mezinárodním prostředí představují vztahy nejdůležitější. Úzký vztah mezi obchodem, potažmo ekonomikou, a bezpečností je dlouhodobě diskutované téma na poli mezinárodních vztahů a v současnosti nabývá na intenzitě. Ekonomiky, které jsou závislé na dovozu zboží a surovin představuje bezpečnost námořní dopravy a především zabezpečení a kontrola námořních tras (SLOC) stále významnější agendu (Binhack 2011: 29).

Globalizace je dynamický proces a změny, které přináší, jsou velmi rychlé. Nejdůležitějším faktem v souvislosti s námořní dopravou je, že globalizace závisí naprosto na volné mořské dopravě (van Rooyen 2011: 5). Vlivem globalizace dochází i k negativnímu rozšiřování potencionálních bezpečnostních hrozeb. Z toho logicky vyplývá, že zvyšující se objem lodní dopravy s sebou nese mnohá nová rizika, kterým je zapotřebí čelit. S tím souvisí zejména skutečnost, že největší podíl na námořní dopravě má přeprava ropy, tedy významná geostrategická surovina, kterou v současnosti poptávají

zejména rychle se rozvíjející ekonomiky, jakými jsou například Indie a Čína a jež jsou připraveni udělat cokoliv pro zabezpečení svých energetických dodávek (Verrastro – Ladislaw 2007: 96).

Z geostrategického hlediska lpí důležitost Indického oceánu zejména v energetických rezervách a v dodávkách těchto energosurovin. Význam Indického oceánu je nejlépe patrný v objemu přepravy. Soustřeďuje se zde téměř polovina světové kontejnerové dopravy, jedna třetina tzv. „*bulk carriers*“³ dopravy a dvě třetiny světové dopravy ropy. Indický oceán tedy představuje životně důležitou linii mezinárodního obchodu a ekonomiky spojující obchodní trasy a kontrolu hlavních námořních tras (van Rooyen 2011: 7).

3 Typy plavidel, které nejčastěji plují oblastí Afrického rohu

Hlavní využití plavidel se napříč historií markantně proměnilo. V současnosti je drtivá většina lodí určena k přepravě zboží, nikoliv osob, jak tomu bývalo dříve. Spolu s rozvojem globalizace obchodu rostl i význam lodní přepravy. K největšímu rozvoji celosvětového obchodu docházelo v letech 2000 – 2008, kdy se roční růst pohyboval okolo 5,4 % (World Ocean Review 2010: 165).

Plavidla, anebo obecně námořní přepravu lze rozdělit na 2 kategorie – přeprava tekutých nákladů (ropa a ropné produkty) a suchých nákladů, převážených pomocí tzv. „*bulk carriers*“ (železná ruda, uhlí, obiloviny, fosfáty, bauxit) a další různorodé zboží (World Ocean Review 2010: 169).

Celosvětová námořní obchodní flotila čítala roku 2009 celkem 53 005 plavidel. Z toho 31 % tvořily lodě typu „*general cargo*“, 27 %

³ Bulk carriers představují velkoobjemový typ plavidla, které převáží jiný než tekutý náklad. Jedná se především o transport železné rudy, uhlí a obilovin (World Ocean Review. 2010: 169).

tankery, 15 % „*bulk carriers*“, 13 % cestovní plavidla, 9 % kontejnerové lodě a 5 % ostatní plavidla (World Ocean Review 2010: 164).

Adenský záliv leží na jedné z nejvýznamnějších tras SLOC. Význam trasy spočívá zejména ve vysokém objemu námořní dopravy. Ročně zde propluje zhruba 23 000 plavidel, což představuje bez mála polovinu celosvětové námořní flotily. Na palubách lodí, proplouvajících Adenským zálivem a oblastí Afrického rohu, se každoročně převeze zboží dosahující hodnoty až k 1 bilionu USD (Bockman 2011). Největší podíl na této sumě má tankerová přeprava ropy směřující z Perského zálivu do Evropy. Denně je Adenským zálivem přepraveno zhruba 3,3 milionů barelů černého zlata, což v celosvětovém měřítku představuje zhruba 11 % globální námořní přepravy ropy. Velkoobjemové tankery typu VLCC a ULCC (podrobněji viz níže) představují pro somálské piráty největší lákadlo, neboť hodnota nákladu jim umožňuje požadovat vysoké výkupné, které jsou vlastnické společnosti ochotné platit a zároveň se stávají nejjednodušším terčem, neboť nemohou plout dostatečnou rychlostí (Binhack 2011: 31). O něco méně atraktivní jsou pro somálské piráty nákladní a kontejnerové lodě, které proudí Adenským zálivem v téměř stejně hojném počtu jako tankery. Náklad na těchto plavidlech ale nebývá zvenčí viditelně označen, a tak piráti mohou pouze předpokládat, jaký druh zboží je na palubě převážen. Od ceny nákladu se samozřejmě odvíjí i výše požadovaného výkupného. Nicméně v posledních letech byly mnohokrát přepadeny i výletní lodě a menší plavidla, z čehož vyplývá, že všechny typy plavidel by měly být maximálně ostražiti při proplouvání oblastí Afrického rohu (McQuain 2013).

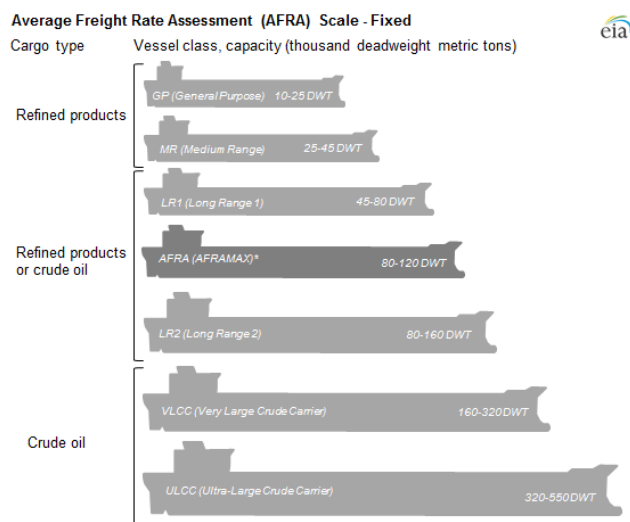
1. Tankery

Jiným názvem *cisternové lodě* jsou nejčastěji využívány k přepravě ropy, chemikálií a dalších ropných produktů (Cole 2008: 76). Tankerová plavidla podléhají přísným klasifikačním pravidlům z hlediska velikosti, a to na základě požadavků plynoucích z kapacit škrťících bodů. Klasifikační systém pro tankerová plavidla se nazývá *Average Freight Rate Assessment* (AFRA) a byl založen již před 60 lety společností Royal Dutch Shell⁴. Základním měřítkem je nákladní tonáž plavidla. Na základě AFRA rozlišujeme následující typy plavidel:

- Menší plavidla – tankery General Purpose (GP) a Medium Range (MR) se využívají k přepravě vybraných komodit na kratší vzdálenosti, například z Evropy k východnímu pobřeží USA. Jejich nespornou výhodou je, že jejich vcelku malá velikost jim umožňuje přístup do téměř všech světových přístavů.
- Objemná plavidla – Large Range 1 (LR1), AFRAMAX a Large Range 2 (LR2) se využívají na větší vzdálenosti a mají přístup do největších přístavů, které se zabývají přepravou surové ropy a ropných produktů.
- Velkoobjemová plavidla - Very Large Crude Carrier (VLCC) a Ultra-Large Crude Carrier (ULCC) se specializují pouze na převoz surové ropy napříč celým světem. Právě tato plavidla jsou odpovědná za největší část světové přepravy surové ropy. VLCC tanker může vést až 2,2 milionů barelů. Na základě současné ceny ropy (49,13 USD za barel) to

znamená, že tento tanker může na své palubě vést při plném nákladu téměř 109 miliard USD (EIA 2014).

Obrázek 1 Typy tankerů

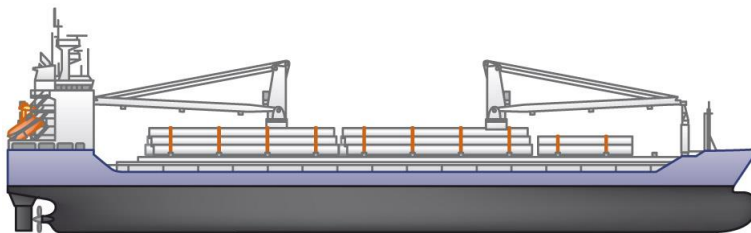


Zdroj: U.S. Energy Information Administration (2014). "Oil tanker sizes range from general purpose to ultra-large crude carriers on AFRA scale". *Today in Energy* (<http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=17991>, 25. 02. 2015).

2. Nákladní lodě (General Cargo)

Lodě typu „*general cargo*“ jsou považovány za specialisty v lodní dopravě. Přepravují náklad, který kvůli tvaru či velikosti nelze převážet v kontejnerech. Jedná se většinou o těžké zboží a stavební součástky pro velké projekty jako jsou elektrárny, zařízení na volném moři a těžební průmysl. Některé druhy nákladu přesahují 1000 tun (World Ocean Review 2015).

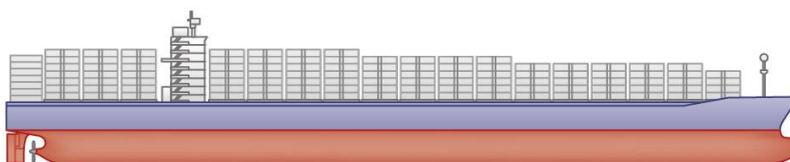
⁴ Je to britsko-nizozemská ropná akciová společnost, která je aktivní ve více než 140 zemích světa. Jedná se o největší evropskou soukromou společnost zabývající se petrochemií a zároveň druhou největší společností tohoto typu na světě.

Obrázek 2 Nákladní loď

Zdroj: WORLD OCEAN REVIEW (2015). *Modern Ships - large, fast and highly specialized* (<http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/global-shipping/2/>, 25. 03. 2015).

3. Kontejnerové lodě

Převážejí většinu veškerého zboží přepravovaného námořní cestou po světě, a to na základě liniové dopravy. Význam kontejnerových lodí v posledních 5 letech vzrostl, neboť se jedná o výhodnou formu přepravy, která časově zjednodušuje překlád zboží na nákladní automobily či vlaky (UNCTAD 2014: 17).

Obrázek 3 Loď pro kontejnerovou přepravu

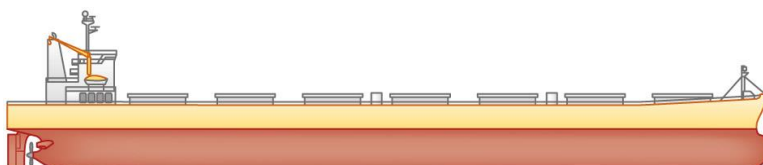
Zdroj: WORLD OCEAN REVIEW (2015). *Modern Ships - large, fast and highly specialized* (<http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/global-shipping/2/>, 25. 03. 2015).

4. „Bulk carriers“

Přesný překlad do češtiny neexistuje, ale lze použít volný překlad – velkoobjemové plavidlo, převážející netekutý náklad. Tento druh plavidel představoval ještě v roce 2009 cca 35 %

celkové globální námořní flotily. Na jejich palubách se nejčastěji přepravují různé rudy, uhlí a obiloviny, tedy jedny z nejdůležitějších světových komodit současnosti (World Ocean Review 2015).

Obrázek 4 "Bulk carriers"



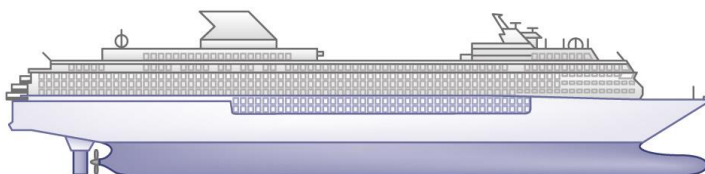
Zdroj: WORLD OCEAN REVIEW (2015). *Modern Ships - large, fast and highly specialized* (<http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/global-shipping/2/>, 25. 03. 2015).

5. Trajekty a výletní lodi

Tyto druhy lodí tvoří pouze nepatrné procento v celkovém množství plavidel na světě, ale jejich oblíbenost roste. Stále více cestovních agentur nabízí luxusní zaoceánské plavby, určené pro nejbohatší klientelu (World Ocean Review 2015).

Bohužel ani soukromé lodě, jachty nebo výletní parníky nebyly somálskými piráty v minulosti ušetřeny. V roce 2011 byla u pobřeží Ománu přepadena jachta amerických manželů v důchodu, kteří se plavili Indickým oceánem. Při přepadení přišli o život čtyři pasažéři. Dva roky po incidentu byli odsouzeni tři Somálci z pirátství, únosu a zabití (Robertson 2013).

Obrázek 5 Výletní parník



Zdroj: WORLD OCEAN REVIEW (2015). *Modern Ships - large, fast and highly specialized* (<http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/global-shipping/2/>, 25. 03. 2015).

4 Charakteristika regionu

Adenský záliv byl pojmenován dle námořního přístavu v jižním Jemenu a v současnosti se jedná o místo s velkým strategickým významem. Záliv se rozprostírá v Arabském moři, které je součástí Indického oceánu, a průliv Bab-al-Mandab jej spojuje s Rudým mořem. Záliv leží na důležité námořní trase a díky tomu se jedná o prostor, který dosahuje světového významu. V minulosti sehrál Adenský záliv důležitou roli zejména v přepravě ropy z Perského zálivu. V současnosti touto oblastí proudí zejména zboží a suroviny z anebo do Číny či Indonésie. Jak již bylo řečeno, Adenský záliv leží na spojnici Arabského a Rudého moře, a tudíž jím proplouvají lodě a tankery, které směřují dále na sever do Suezského průlivu, a tedy do Středoziemního moře. Lze tedy říci, že Adenský záliv spojuje Indický oceán s Atlantickým, a to skrze Rudé moře, Suezský průplav a Středozemní průplav. Adenský záliv je celkově dlouhý zhruba 900 km. Státy, které mají nejdelší hranici s Adenským zálivem, jsou: Jemen na severu a Somálsko (potažmo Somaliland a Puntland) na jihu Adenského zálivu. Několikakilometrový přístup k nejzápadnější části zálivu má i Džibutská republika, která je severním sousedem Somálska. (Geiss – Petrig 2011: 6). Níže charakterizují podrobněji námořní trasy, které protínají Adenský záliv a druhy zboží, které zálivem proudí a hrají tedy určující roli v jeho významu.

Celková světová námořní přeprava pokrývá v současnosti cca 80% - 90 % veškerého objemu zboží, které je nutné přepravovat z místa na místo. Do námořní přepravy je zapojeno zhruba 93 000 obchodních lodí, 1,25 milionů námořníků a téměř 6 bilionů tun nákladu (Rosenberg 2009: 80). Bez exportu a importu prováděnými po moři by se současný svět nemohl obejít. Od konce druhé světové války se námořní obchod každou dekádu zdvojnásobuje a do budoucna se předpokládá, že význam lodní přepravy ještě poroste, jelikož se jedná o jeden z nejlevnějších

a nejspolehlivějších druhů přepravy zboží. Například během let 2008 - 2012 vzrostl celkový objem námořní dopravy o 37 % (UNCTAD 2012).

Jen Adenským zálivem ročně propluje zhruba 23 000 plavidel, na jejichž palubách se vyskytuje zhruba 8 % veškerého přepravovaného zboží na světě. Nejdůležitější komoditou, která proudí danou oblastí, je ropa. Přeprava ropy prostřednictvím Adenského zálivu se odhaduje na 12 % z celkového objemu ropy přepravené po moři. Jedná se o nejdůležitější ropnou přepravní trasu mezi Evropou a Dálným východem (ESA 2006).

Pro rozvoj pirátství jsou zásadní příhodné přírodní podmínky, a proto se námořnímu lupičství od nepaměti dařilo zejména v oblastech s četným výskytem ostrovů, v místech námořních úžin a v přístavech. Vysoký výskyt lodí v dané lokalitě pak zvyšuje pro útočníky možnost výběru potencionální oběti. Hojně rozvinutý dopravní ruch navíc výrazně znesnadňuje odhalení útoku – odlišení pirátské od obyčejných rybářů nebo malé obchodnické lodi je často velice obtížné. Relativně úzká námořní cesta pak znesnadňuje oběti uniknout útočníkům. Tyto geografické podmínky činí z Adenského zálivu ideální oblast pro rozvoj pirátství a námořního lupičství (Štemberg 2011: 33).

Somálsko je situováno do jednoho z nejstrategičtějších regionů světa s ohledem na námořní dopravu. Jedná se o tzv. subkomplex Afrického rohu. Zásadním problémem je, že Somálsko představuje již od koloniální éry „nemocný“, nestabilní stát, což do značné míry dopomohlo k rozvoji zdejšího pirátství. Strategická námořní cesta vedoucí skrze Adenský záliv byla tedy zařazena mezi oblasti se zvýšeným rizikem, označovaná též jako „High Risk Area - HRA“ (Michel – Sticklor 2012: 24).

Navzdory tomu, že v oblasti kooperuje mnoho aktérů a pohybuje se zde mnoho plavidel určených na ochranu bezpečného proplutí komerčních lodí, nelze poskytnout ochranu každému plavidlu,

plovoucí podél somálského pobřeží. Vodní plocha Adenského zálivu zaujímá téměř 3800 km, a to je vsutku obrovský prostor, který nelze komplexně chránit (Varsami – Propescu 2011: 49).

5 Charakteristika pirátství

Unikátní geostrategická charakteristika Adenského zálivu jej předurčuje ke zvýšeným pirátským aktivitám. Pirátství se sice rozvíjelo po celé zeměkouli, ale zejména v místech hojného výskytu obchodních lodí, které převážely různé druhy vzácného zboží (například cukr, drahé látky, koření). Komerční lodě plující oblastí, byly odnepaměti neustále ohroženy pirátskými skupinami. Je historicky dokázáno, že ve chvíli, kdy piráti příliš narušovali hladký tok zboží a způsobovali velkou ztrátu lodí, využívaly státy veškeré své námořní síly k jejich zastavení a spojovaly se do protipirátských koalic (Payne 2010: 4). Tento fakt je důkazem, že pirátství mělo od svého počátku větší dopad než jen regionální.

5.1 Stručné historické pojetí pirátství

Ačkoliv cílem kapitoly není podat celkovou a detailní analýzu pirátské historie, krátký historický exkurz nám pomůže lépe pochopit daný fenomén a jeho přesahy do současnosti.

Pirátství jako takové vzniklo společně se samotným námořnictvím. Od samotného počátku působení lodní dopravy jsou plavidla vystavena pirátským útokům, při kterých vždy docházelo k zabíjení, loupení nákladu, braní rukojmí a tím k ohrožování námořní plavby. Proto bylo pirátství již dávno v obyčejovém mezinárodním právu uznáno jako jeden z mála skutečně mezinárodních zločinů, u kterých se uplatňovala univerzální jurisdikce (Dalton et. al. 2009: 8). Pirátství tedy překročilo lokální rámeč a stalo se hrozbou pro celé mezinárodní společenství.

Již na samém počátku rozvoje námořní dopravy jsme svědky přesahu pirátství jakožto lokální hrozby. Pirátské skupiny působily v rámci jednotlivých regionů, neagregovaly se do žádných nadnárodních společenství, která by působila řízeně a koordinovaně napříč celým mezinárodním systémem, ale navzdory tomu se pirátské aktivity staly trnem v oku veškerého mezinárodního společenství a pirátství takto překročilo práh mezi regionální hrozbou směrem ke globální hrozbě.

První záznamy o tomto „řemesle“ jsou starší dokonce než egyptské pyramidy. Jedna z prvních definic pirátství pochází z úst velkého řeckého myslitele Cicera, který označuje piráta „*nejen jako nepřítele státu, ale jako nepřítele všech, přičemž slušný člověk se s pirátem nemůže nikdy domluvit či shodnout*“ (Pašek 2014). To znamená, že napříč dějinami, od dob antiky, přes otce mezinárodního práva Huga Grotia až po současnost je na piráty pohlíženo jako na nepřítele veškerého lidstva - *hostes humani generis* (Struett eds. 2013: 36), kteří podléhají univerzální jurisdikci⁵.

Současné definice pirátství lze volně shrnout jako „ozbrojenou loupež na volném moři, spáchanou soukromými aktéry s cílem vlastního obohacení, čímž je nejčastěji ekonomický zisk“ (Varmasi – Popescu 2011: 46) anebo se nabízí ještě podobná definice dle Jenningsa a Watse (1996: 746), kteří tvrdí, že „*pirátství je v tradičním slova smyslu každý nedovolený akt násilí spáchaný soukromou lodí na volném moři proti jiné lodi s úmyslem loupit*“.

Když se podrobněji podíváme na tyto dvě definice, zjistíme, že z nich vyplývá několik zásadních bodů. Především se musí jednat o čin spáchaný na volném moři, tedy v místech, která nepodléhají jurisdikci žádného konkrétního státu. Dále musí jít o čin spáchaný soukromou lodí (nikoliv válečnou nebo státní). Důležitý je i motiv – obohacení soukromých osob, čímž jsou z pirátství vyloučeny například

politicky zaměřené akce. Posledním bodem je pravidlo, že pirátský akt musí být zaměřený proti jiné lodi tzv. „*pravidlo dvou lodí*“ (Šturma 2009).

Již od dob antiky je totiž nutné dělat rozdíly mezi piráty a tzv. privatéry či korzáry, kteří měli povolení napadat lodě jiných zemí, a to z pověření panovníka. V minulosti zaznamenali největší úspěchy angličtí privatéři, kteří byli najmutí královnou Alžbětou a roku 1588 porazili dosud neporaženou španělskou Armadu. Mezi nejznámější privatéry patřili například Francis Drake, Raleigh, Cavendish nebo Cumberland (Varsami – Popescu 2011: 46). Praxe privatérů a korzárů byla ukončena roku 1856 Pařížskou mírovou smlouvou.

V posledních třech dekadách došlo ke změně charakteru pirátství. Původní vojenský a politický význam byl nahrazen ekonomickými motivy, což logicky vyplývá z nárůstu mezinárodního obchodu jako takového. Obecně lze říci, že nejdůležitější mezinárodní záležitosti minulosti se zakládaly na vojensko-politickém základě, kdežto mezinárodní záležitosti současnosti převážně jsou ekonomického charakteru (Stockfish 1996).

Existence pirátství v moderní době je dána třemi hlavními aspekty. Prvním z nich, a podle autorky také nejvýznamnějším aspektem, je lidská touha po snadno nabytém bohatství. Druhým aspektem stálého přežívání pirátského řemesla je fakt, že někteří lidé na cestě za svými cíli nedokáží upustit od násilí. Třetím charakteristickým a také zásadním vlivem je fakt, že mořská plocha je natolik obrovská, že je téměř nemožné ji celou monitorovat a zároveň se po něm pohybují obrovské objemy cenného zboží.

Zajímavý dopad na fenomén pirátství měla studená válka, v jejímž průběhu bylo pirátství drženo pod úrovní ohrožení. Velmoci a jejich spojenci měly dohromady tak velká námořnictva, že námořní pirátství

⁵ To znamená, že každý stát mohl dopadené piráty trestat podle vlastních zákonů (Šimon 2011: nestránkováno).

nemělo velký prostor pro realizaci. To ovšem neznámá, že pirátství přestalo zcela existovat. Na sklonku 80. let 20. století došlo k několika únosům plavidel. Například palestiniští teroristé unesli italskou výletní loď „Achille Lauro“, na jejíž palubě došlo k zavraždění jednoho cestujícího. V té době ale neexistovalo žádné dostatečné právní ustanovení, které by umožnilo soudní stíhání únosu plavidel. Tento nedostatek výrazně bránil spolupráci v oblasti námořní bezpečnosti, což vedlo k větší aktivitě IMO, a tím pádem i k větší pozornosti na mezinárodní půdě. Výsledkem jednání byla Úmluva o potlačování protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby, která vstoupila v platnosti roku 1992 (Šafářová 2010: 162).

5.1.1 Moderní historie somálského pirátství a jeho příčiny

Somálsko má veškeré vhodné předpoklady pro výskyt moderního pirátství – dlouhé členité pobřeží, nestabilní slabou vládu a velký počet obyvatel žijících v bídě. Charakter pirátství sice prošel dlouhodobým vývojem a nemá s historickým pirátstvím téměř nic společného, ale hlavním cílem pirátů stále zůstávají komerční plavidla a osobní obohacení (Ramsey 2011: 5).

Kořeny somálského pirátství lze datovat již od 80. let 19. století, kdy započal tzv. boj o Afriku (Scramble for Africa). Od této doby se Somálsko potácí v nejistotě a nestabilitě. Politické a ekonomické nesnáze přetrvávaly po celou dobu studené války a prohloubily se za diktátorského režimu pod vedením Mohameda Siada Barreho. Markantní nárůst výskytu pirátů v somálských vodách a rostoucí počet incidentů nastal po roce 1991, kdy došlo ke kolapsu somálské vlády a pádu diktátora Barreho (Klimenko 2014: 59). Moc v zemi tehdy převzali tzv. „warlordi“ a vypukla krvavá občanská válka vedená mezi jednotlivými somálskými klany, která v podstatě pokračuje do současnosti v podobě zmrazeného konfliktu. Na počátku 90. let vedla občanská válka ke zrušení zemědělských

plach, byla zničena úroda i zásoby potravin, což vedlo k hladomoru, který měl na svědomí statisíce mrtvých, a to zejména dětí (Šimon 2010). Již v 90. letech začaly v somálské výlučné ekonomické zóně operovat evropské, asijské a cizí africké rybářské lodě, které využívaly oslabené moci somálské vlády a drancovaly bohatství somálských výsostných vod a zároveň využívaly somálskou neschopnost svého pobřeží a využívaly somálské vody jako odkladiště nebezpečného toxického odpadu. Došlo k rapidnímu úbytku ryb při pobřeží Somálska a lokální rybářský průmysl začal kolabovat, lidé na pevnině hladověli. V té době se začaly v oblasti objevovat první ozbrojené skupiny. Jejich cílem byla zejména ochrana rybářských lovišť, kterou nebyl schopen zajistit stát (Kraska – Wilson 2009: 249).

Somálští rybáři se stavěli proti cizím plavidlům a začali na ně útočit. Někdy se jim podařilo posádku těchto plavidel přemoci, zajmout a následně se pak mohli dožadovat výkupného. Jejich obranou bylo tvrzení, že ochraňují somálské přírodní zdroje a že výkupné by mělo být považováno za legitimní zdanění. Dále se somálští piráti bránili argumentem, že zastupují nefungující vládu, která zkolabovala pod vlivem občanské války (Axe 2009: 31).

Somálsko nebylo schopné zajistit bezpečnost pro vlastní loviště ani pro pobřežní oblasti obecně, protože nedisponovalo žádnými efektivními prostředky. Mezinárodní společenství si toho bylo vědomé, ale neprojevalo žádný markantnější zájem o pomoc v řešení krizové situace v Adenském zálivu, což bylo do značné míry ovlivněno zklamáním z předchozích neúspěšných misí OSN⁶ (Lennox 2008: 8). Adelman (2003: 115) se k těmto nezdarům mezinárodního společenství vyjádřil slovy: *„Somálsko není jen příkladem rozpadlého státu, ale zároveň příkladem nezdařené spolupráce mezinárodních aktérů, kteří intervenovali do státního*

konfliktu“. První pirátské gangy vznikaly v chudých oblastech, jakými jsou například Eyl nebo Hobyó (ICG 2009: 11), které útočily na dánské a španělské rybářské lodě (Sörenson 2008: 17). Somálští piráti od počátku rozmachu jejich aktivit neusilovali o loupež plavidla anebo jeho nákladu jako takového, ale požadovali výkupné v hotovosti za navrácení lodi a propuštění posádky. Tento zločinný akt měl být jakousi formou odplaty za nelegální rybolov v somálských vodách. Postupem času začali ale piráti, pod vidinou obrovského finančního zisku, napadat plavidla všech druhů, bez rozdílu. Pirátství se jednoduše stalo velmi výnosnou branží, která poskytuje významný příjem pro jeden z nejchudších států světa (Kraska – Wilson 2009: 249).

Od roku 2005 jsme byli svědky dramatického vzestupu pirátství v oblasti Adenu, což postupně přitáhlo pozornost celého zbytku světa a veškerých médií (Murphy 2007: 16). Dokud docházelo k pirátským útokům zejména v okolí přístavu v Mogadišu, nejevilo mezinárodní společenství o problematiku extrémní zájem. S rozšířením působení somálských pirátů dále na otevřené moře a hlouběji do Indického oceánu vzrostly mezinárodní obavy a větší nelibost vůči pirátským činnostem, protože pirátství přímo či nepřímo ohrožuje stabilitu mezinárodního systému (Toomse 2009: 169).

Obecně lze říci, že k nárůstu pirátství ve světě přispěly i změny v mezinárodní mocenské struktuře, ke kterým došlo v prvních dvou dekádách 21. století společně s obrovským nárůstem mezinárodního obchodu. Tyto změny vytvořily ideální prostředí pro rozvoj pirátství. Rozpad bipolárního systému znamenal kolaps bezpečnostního deštníku, který vznikl jako důsledek mocenského boje dvou nejsilnějších aktérů. Pro malé a slabé státy tento fakt znamenal absenci zaštitění jakékoliv námořní bezpečnosti (Prins 2013: 1).

⁶ UNOSOM I a UNOSOM II byly mise OSN, probíhající v první polovině 90. let, které se snažily o pomoc

Jak již bylo zmíněno výše, Adenský záliv je předurčen k masivnímu výskytu pirátství zejména díky geostrategické poloze. Leží na nejdůležitější obchodní trase z Asie do Evropy a naopak. Zboží, které skrze tuto námořní trasu proudí, představuje pro piráty snadný lup a obrovské osobní obohacení (Boyanton – Geary 2009: 38). Piráti se nezaměřují na jeden konkrétní typ lodí ani se neorientují podle nákladu. Obětí pirátského přepadení se v minulosti stala velkoobjemová plavidla, kontejnerové lodě, rybářské lodě, tankery, válečné lodě, ale i soukromé jachty a výletní lodě. Pirátské útoky se dokonce nevyhnuly ani humanitárním plavidlům OSN (Šafářová 2010: 164). Z toho vyplývá, že typ lodi nehraje důležitou roli a nelze říci, že nějaký konkrétní druh plavidla by byl ohrožen více než jiný typ, což výrazně rozšiřuje jejich možnosti a potencionální škála obětí je opravdu široká. Útoky lze pouze těžko předvídat.

Navzdory tomu ale lze vysledovat určité vlastnosti plavidel, které je mohou před piráty znevýhodňovat v porovnání s jinými plavidly. Touto charakteristikou se blíže zabývám v kapitole Strategie somálských pirátů („Modus operandi“).

Dalším předpokladem pro rozvoj somálského pirátství je fakt, že Somálsko představuje rozpadlý nebo též zhroucený stát. Ve statistice dle Fragile State Indexu z roku 2014 (FFP 2014) Somálsko zaujalo druhou příčku (hned za Jižním Súdánem), a jedná se tedy o velmi křehký stát. Předchozích 6 let Somálsko dokonce žebříčku neohroženě vévodilo. Neexistuje zde efektivní vláda, která by měla mocenský monopol a byla schopná spravedlivě přerozdělovat hmotné statky. Ekonomická situace v Somálsku je také kritická. Místní obyvatelé často žijí pod hranicí bídy. Bezpráví, které v zemi funguje, umožnilo velký rozmach pirátství v oblasti Adenského zálivu. Na případě somálského

při rekonstrukci země. Ani jednu z misí nelze považovat za úspěšnou, ba naopak, působení mírových jednotek OSN v oblasti Somálsku spíše uškodilo (Urbanovská 2008: 29 – 31).

pirátství lze snadno poukázat na fakt, jak mohou „nelegální podnikatelé“ snadno využít nedostatku vymáhání práva a obohacovat se na úkor mezinárodního obchodu (Newman 2009: 430). Negativní vliv na rozvoj pirátství v Somálsku má i velmi vysoká míra korupce, která v zemi představuje zásadní problém. Dle Transparency International dosahuje Somálsko v míře korupce hodnoty 174 ze 175 a na stupnici od 0 do 100 získalo 8 bodů, kdy 0 znamená nejvyšší míru korupce (Transparency International 2014).

Hlavním motivem pro vznik pirátství v oblasti Adenského zálivu je ekonomický profit, nikoliv politická agenda, jak je tomu například v případě pirátství v Nigérii. Nigerijští piráti, sdružující se v organizaci *Nigerijské hnutí za emancipaci delty Nigeru* (The Nigerian Movement of the Niger Delta – MEND) při většině únosů plavidel požadují na rozdíl od somálských pirátů konkrétní politické reformy, nikoliv výkupné (Varsami – Popescu 2011: 47).

Politické rysy somálského pirátství lze vysledovat v tom smyslu, že ekonomické zisky z únosů plavidel a z výkupného představují důležité finanční injekce pro nerozvinutý region Puntland. V roce 2011 představovaly výnosy z pirátství druhý největší přísun peněz do Somálska (první místo obsadily zahraniční remitence). Ročně se jednalo o částky přesahující 200 milionů USD (Keene 2013: 2). Pirátství pro většinu tamějších obyvatel představuje jediný způsob obživy. Tím se somálští piráti integrují do puntlandské společnosti a stávají se politickými aktéry. Benefity z námořního pirátství ale neplynou pouze pro samotné piráty či jejich podporovatele. Do kriminální činnosti jsou často zapojené celé vesnice, které se starají o zajaté rukojmí apod. (Chalk 2008: 11). V oblasti Haradheer⁷ je určité procento z výkupného investováno do veřejné infrastruktury, budování nemocnic a škol ve městech. Dalo by se tedy říci, že pirátství živí celou tamější komunitu. IMB například uvádí, že

v roce 2010 bylo uneseno celkem 1016 rukojmí, o které muselo být nějakým způsobem postaráno, takže péče o unesené dala zaměstnání kuchařům, výrobcům i obchodníkům (International Maritime Bureau 2011b). Bohužel nelze získat přesná data týkající se somálské ekonomiky, neboť od roku 1989 neexistují žádné statistiky (Shortland 2012: 4). Nicméně je jisté, že Somálsko představuje jednu z nejchudších zemí světa, s ročním HDP na obyvatele cca 300 USD. Čtvrtina populace je závislá na humanitární pomoci, kterou poskytuje World Food Programme (CIA 2014). Navíc se objevují nepodložené spekulace, že část financí získaných z pirátské činnosti, putuje i do kapsy prezidenta Yussufa⁸. Těmito penězi by si piráti měli údajně kupovat jeho mlčenlivost a nízkou aktivitu v boji proti pirátství. Nicméně jasná spojitost somálského pirátství a tamější politiky je dána tím, že pirátství je pouze symptomem hlubšího společenského problému a absencí efektivní vlády, která by byla schopná zajistit svým obyvatelům veškeré nezbytné statky. Nedostatečná síla mocenských struktur v Somálsku zapříčinila masivní šíření a rozvoj pirátství. Zoufalá ekonomická i politická situace v Somálsku vedla dokonce k tomu, že jsou piráti v určitých společenských kruzích považováni za hrdiny a jejich činy jsou ospravedlňovány, protože přinášejí do země obrovské finanční zisky (Varsami – Popescu 2011: 49).

Tradiční piráti často vytvářeli systém kontroly a rovnováhy a také demokratický systém, jak rozdělovat lup. U moderních pirátů nelze vysledovat žádný konkrétní systém. Pirátství pro somálské piráty představuje hlavně druh obživy a více příležitostí. Somálsko je totiž velice slabý a nestabilní stát, který není schopen poskytovat svým obyvatelům dostatečné příležitosti k obživě, a tak se často poctiví lidé (hl. rybáři) nechávají naverbovat na pirátské lodě. Takže mimo geostrategických

⁷ Jedna ze stěžejních pirátských oblastí v Somálsku (Keene 2013: 4).

⁸ Abdullahi Yusuf Ahmed byl prvním prezidentem Puntlandu (1998 – 2001) a později prezidentem Somálska v letech 2004 – 2008 a vedl tehdejší Přechodnou federální vládu.

motivů rozvoje pirátství v Adenském zálivu zde nalézáme zejména socioekonomické důvody (Varsami – Popescu 2011: 46).

Rada bezpečnosti OSN vydala několik rezolucí pro usnadnění mezinárodní reakce na pirátskou činnost v oblasti Adenu. Tyto reakce či odpovědi jsou koordinovány tzv. Kontaktní skupinou. Dané rezoluce opravňují mezinárodní námořnictvo čelit pirátství jak v teritoriálních vodách Somálska, tak na břehu, a to se souhlasem dočasné federální vlády Somálska (Transitional Federal Government - TGF)⁹. Jinými slovy: každý stát, který spolupracuje TGF, může přebrat iniciativu do svých rukou a využít všechny jemu dostupné prostředky k potírání pirátství. Problémem zůstává fakt, že tyto prostředky jsou výrazně omezené a neefektivní (Ploch et. al. 2011: nestránkováno).

V oblasti působí mnoho aktérů, kteří se snaží postupovat společně v boji s pirátstvím. V roce 2009 působilo v oblasti Adenu více než 20 národních států, které kontrolují situaci a snaží se předcházet únosům. Tyto státy spolupracují zejména pod záštitou NATO a americkým námořnictvem zřizovanou skupinou „*Combined Task Force 151*“¹⁰. V podstatě lze hovořit o jakési mezinárodní armádě, do které spadají členské státy EU, Čína, Indie, Japonsko, Malajsie, Singapore a Rusko. Celkově se v oblasti angažuje přes 30 různých národů. Tato zvýšená mezinárodní aktivita vedla roku 2010 ke změně pirátské strategie – útoky somálských pirátů nabyly na násilnosti, neboť únos plavidla se stal obtížnějším v oblasti, kde se vyskytuje mnoho válečných lodí. Piráti musí od té doby do pokusu o únos investovat více zdrojů a snaží se maximalizovat zisk z každé unesené lodi (Keene 2013: 1).

⁹ TGF byla přechodná vláda Somálska, ustanovená prezidentem Abdullahem Yusufem Ahmedem s podporou OSN a mise Africké unie AMISOM, působící v Mogadišu. Nicméně byla v krátké době svržena islámskými protivníky (Klimenko 2014: 59).

¹⁰ Multinárodní námořní komando, které bylo sestaveno roku 2009 konkrétně za účelem boje proti pirátství v Adenském zálivu a při pobřeží Somálska. Jejich úkolem je narušovat práci pirátských skupin a spolupracovat s místními a dalšími partery za účelem ochrany globálního námořního obchodu.

5.1.2 Shrnutí kapitoly

Hlavní příčiny somálského pirátství je nutné hledat na pevnině. Tyto příčiny vychází zejména z politické nestability, která s sebou přináší ekonomické nesnáze. Dlouhodobě nefungující stát není schopen zajišťovat svým obyvatelům základní potřeby, a proto se hladovějící rybáři přiklonili ke snadné, avšak nelegální, formě obživy. Veškerou vinu ale nemůžeme svalovat pouze na Somálsko. V době, kdy se země potýkala s občanskou válkou, využily jiné státy nefunkčnosti somálské vlády a jejich neschopnosti k obraně, a téměř zcela vydrancovali zásoby ryb v somálských vodách. To přispělo k šíření hladomoru a ještě většího zoufalství v zemi.

V úvahu musíme brát i ideální geografické podmínky, které oblast Afrického rohu poskytuje pro rozvoj pirátských aktivit. Velká hustota námořního provozu a obrovský objem zboží, které oblastí proudí, jsou samy o sobě důležitou záminkou pro vznik pirátství.

5.2 Strategie somálských pirátů („modus operandi“)

Neexistuje žádná ucelená a pevně daná strategie, kterou by se piráti v Adenském zálivu řídili. Nicméně lze sledovat obecný vzor jejich chování, který se mění jen zřídka. Piráti, ozbrojeni automatickými zbraněmi nebo raketomety, využívají k pronásledování oběti rychlé útočné skify. Pokud nejsou zastrašeni jedním z protipirátských opatření (úhybné manévry, vodní hadice, sonické dělo), pokusí se o nalodění. Často od spatření lodě až k přebrání kontroly nad plavidlem neuplyne více než 15 minut (Middleton 2008: 4). Vzhledem k časové nenáročnosti operace je zapotřebí rychlá reakce napadené lodi a včasné varování námořních plavidel, která mohou piráty zastrašit. K tomu je bezpochyby zapotřebí organizovaný komunikační systém mezi loděmi a námořními plavidly, vysokofrekvenční rádio, maximální vzdálenost mezi komerčními lodí

a námořním plavidlem má být méně než 60 námořních mil apod. (Muratore 2010: 92–93).

Díky monitorování internetových stránek a prvotřídním komunikačním kanálům jsou piráti schopni ze svých základen identifikovat hodnotu potencionální oběti a zjistit její přibližnou trasu. Díky satelitním telefonům se informace dostanou k posádce pirátské „mateřské lodi“. Poté piráti využijí rychlé motorové čluny k pronásledování oběti a k agresivnímu útoku na cíl. Skupiny vyjíždějí většinou po 5 – 6 člunech, aby mohly odvést pozornost ochranných lodí, které v oblasti působí. Jednotlivé pirátské skupiny spolu navíc často kooperují a předávají si potřebné informace, což jim dodává určitý náskok před zákonem (Schiemski 2009: 43).

Rozšíření pirátství z původně malé přístavní oblasti dále do otevřeného Indického oceánu bylo podmíněno také již výše zmiňovaným využitím mateřských lodí, které vezou jejich útočné čluny a skify dále od pobřeží Somálska, a tím si somálští piráti rozšiřují pole působnosti a snižují čas potřebný k přepadení lodi (Muratore 2010: 92). Podle IMB (IMB 2009: 2) lze pirátskou mateřskou loď charakterizovat jako: „...objemnější loď, vezoucí personál, vybavení, zásoby a menší útočná plavidla...“. Díky technickým vymoženostem se pirátská hrozba velmi rychle rozšířila z čistě lokální úrovně na subsystémovou úroveň a zachvátila celou oblast Afrického rohu a širšího Indického oceánu.

Trend rychlého rozšiřování pirátské působnosti na daleké vzdálenosti je typický právě pro somálské piráty. Pro ostatní oblasti, které jsou sužovány pirátstvím, je typické, že piráti útočí při pobřeží, v přístavech anebo v dosahu nejvytíženějších námořních tras. V Somálsku ale sledujeme odlišný vývoj. Geografická oblast, která je zasažena somálskými piráty, sahá hluboko do západní části Indického oceánu, do Rudého moře a na jihu až k Mozambiku a Maledivám. Roku

2008 byl zaznamenán nejvzdálenější útok cca 800 km od pobřeží (konkrétně od města Eyl, jež je považováno za kolébkou somálského pirátství); rok na to operovali somálští piráti již 3 655 km od somálského pobřeží – dosah pirátských jednotek se tedy v průběhu jednoho roku více než zčtyřnásobil (The World Bank 2013: 3).

Vzhledem k široké působnosti somálských pirátů je pro námořní síly působící v oblasti obtížné zabezpečit plavbu pro každou loď, a proto byly obchodní lodě nucené začít využívat i vlastní obranné prostředky, které mají za úkol snižovat ohrožení ze strany pirátů anebo zabránit jejich nalodění. Najímání soukromých bezpečnostních jednotek se stalo také běžnou záležitostí. Všechna tato opatření si žádají enormní výdaje, které se pak zákonitě promítají do cen obchodovaného zboží; námořní doprava, potažmo globální obchod, se tím pádem prodražuje (Burns 2012: 24).

Somálské pirátství se vyznačuje i extrémní násilností. Somálci se téměř exkluzivně zaměřují na únosy plavidel za účelem požadování výkupného anebo pro využití lodi jako mateřského plavidla, ze kterého budou moci pořádat další výboje. V zásadě je hlavním cílem somálských pirátů výměna rukojmí a nákladu za peníze. V době, kdy pirátství v oblasti Afrického rohu vrcholilo (rok 2011), pokrývalo somálské pirátství celkem 96 % celosvětových únosů námořních plavidel. V roce 2012 bylo celkem uneseno 3 741 rukojmích ze 125 různých států, přičemž někteří z obětí byli drženi v zajetí více než 3 roky, a to v nelidských podmínkách s nedostatečnou lékařskou péčí. Dle zprávy Světové banky bylo v roce 2012 považováno 97 členů posádek za mrtvé, ať už v přímém či nepřímém důsledku únosu (The World Bank 2013: 4).

Ačkoliv v případě somálského pirátství nehraje při útocích zásadní roli typ lodě anebo převáženého nákladu, lze odhadnout, jaké druhy lodí představují pro piráty větší lákadlo, a tím pádem můžeme alespoň

částečně charakterizovat plavidlo, které je více ohrožené pirátským útokem. Jedná se zejména o tankery a kontejnerové lodě (charakteristika výše), které jsou schopny vyvinout pouze malou rychlost a jejich můstky jsou poměrně nízko nad hladinou, což z nich dělá snadnou kořist. Navíc se jedná o plavidla, která většinou převážejí vzácné suroviny, jako je například surová ropa, takže jejich hodnota dosahuje až k několika stům milionů dolarů, a proto pirátští útočníci předpokládají, že vlastnické společnosti budou ochotné zaplatit vyšší výkupné za propuštění plavidla a posádky (Bowden 2010: 8).

Dle zprávy vydané ICC – IMB (BMP 2009: 2-4), jež se zaměřuje na potírání pirátství a představuje jakýsi „návod“ pro komerční lodě jak se vyhnout pirátským útokům anebo jak se chovat, pokud k útoku dojde, je k útoku ze strany pirátů náchylnější plavidlo, které dosahuje pouze malé maximální rychlosti plavby, poskytuje snadný přístup na palubu a má nedostatečné plánovací a řídicí kapacity. Dalším faktorem je viditelně nízká pohotovost anebo nedostatek zjevných opatření na sebeobranu, kdy je evidentní, že plavidlo nebude schopné dostatečně rychle reagovat na útok. Na druhou stranu plavidla, která jsou schopná vyvinout větší rychlost plavby (15 a více námořních uzlů) také nejsou zcela v bezpečí před piráty, ale rychlost lze považovat za dobrou metodu obrany proti nim. Dalším faktorem ovlivňující (ne)úspěšnost útoku jsou povětrnostní vlivy. Vítr, který vane rychlostí 18 uzlů a vlny, které dosahují výšky přes 2 metry lze považovat za dostatečnou ochranu pro téměř všechna plavidla. Za předpokladu, že se lodní kapitán bude řídit veškerými doporučeními, které jsou ve zprávě obsaženy, lze riziko pirátského útoku výrazně snížit. Jedná se zejména o striktní dodržení bezpečnostních pravidel plavby (například nepřetržitá komunikace s vojenskými plavidly v oblasti, pravidelné hlášení o změně polohy a důsledná informovanost celé posádky).

5.3 Vývoj pirátství v letech 2009 - 2014

Dle Mezinárodní námořní organizace vzrostl počet incidentů při pobřeží východní Afriky v roce 2009 ze 134 na 222. Z toho bylo 48 případů provedeno v rámci mezinárodních vod a lze je tedy považovat přímo za akty pirátství. Počet rukojmí se v roce 2009 vyšplhal na závratných 668 obětí, z čehož 4 lidé přišli o život (IMO 2010: 1-3).

V roce 2010 došlo k poklesu incidentů při pobřeží Somálska. Počet klesl z 222 pokusů o únos na 172. Z toho bylo 168 útoků provedeno v mezinárodních vodách a pouze 50 útoků bylo úspěšných a došlo opravdu k únosu. Tento klesající trend je dán tím, že se během jednoho roku pirátství rozšířilo dále od somálského pobřeží na otevřené moře a hlouběji do západní části Indického oceánu, ve kterém jsme sledovali opačný trend. Počet incidentů zde rapidně vzrostl, a to z 27 incidentů z roku 2009 na 77 incidentů, z čehož bylo přesně 50 útoků provedeno v mezinárodních vodách a řadíme je tedy mezi pirátskou činnost. Celkový počet rukojmí byl 629 a z toho byli zabiti 2 členové posádky (IMO 2010: 2–3). Navzdory tomu, dle IMB (2010: 7-8), dochází právě v Adenském zálivu a přilehlých oblastech stále k více než polovině veškerých incidentů, souvisejících s pirátstvím.

Rok na to, tedy v roce 2011, došlo k opětovnému nárůstu počtu incidentů, a to na 223, a tím pádem se opět propadáme na úroveň z roku 2009. Celkem 168 pokusů o únos bylo provedeno v mezinárodních vodách. Ačkoliv došlo k mnoha pokusům o únos plavidel, z celkových 223 pokusů bylo „pouze“ 33 úspěšných, takže můžeme sledovat opět zlepšení oproti přechozímu roku. Počet rukojmí tvořil v roce 2011 372 lidí, ale nedošlo k žádným ztrátám na životech (IMO 2010: 2–3). Na druhou stranu IMB uvádí, že v roce 2011 zemřelo 35 rukojmích, kteří byli drženi somálskými piráty a byli zabiti při pokusu o útěk ze zajetí. Téměř polovina rukojmí je vystavených nelidskému zacházení a ponižování a 10 % z nich

dokonce týrání a mučení. Vzrostla nejen brutalita vůči rukojmím, ale i doba jejich zajetí, a to téměř o 50 % oproti loňskému roku. Rukojmí byli v roce 2011 drženi v zajetí v průměru 8 měsíců (BBC 2012).

V roce 2012 došlo opět k poklesu počtu incidentů, a to na 99 útoků na námořní plavidla komerčního typu. Na druhou stranu došlo k mírnému zvýšení úspěšnosti pirátských útoků o 2 %. Útoky byly provedeny zejména na menší plavidla a rybářské lodě. Přesná čísla rukojmích bohužel nejsou IMO známá. Roku 2012 ustupuje pirátství v Adenském zálivu mírně do pozadí, protože se setkáváme s novým fenoménem, a to je pirátství zejména při západním břehu Afriky (Guinejský záliv) a v oblasti Jihočínského moře, kde se setkáváme nejčastěji nikoliv s pirátstvím, ale s loupežnými přepadeními (IMO 2013: 2–3).

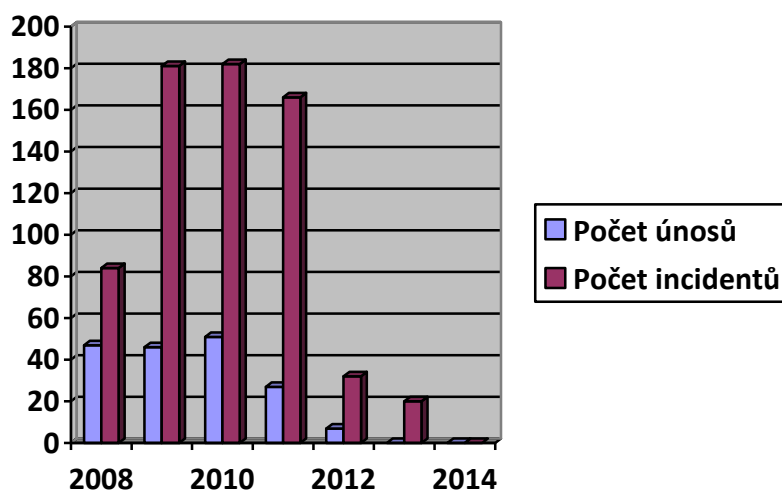
Rok 2013 se nesl v podobném duchu jako přechodný rok. Pirátství přímo v Adenském zálivu již není tak časté. K přepadení dochází zejména ve větší vzdálenosti od Somálských hranic v Arabském moři, v Perském zálivu a širším západním Indickém oceánu. Trend somálských pirátů dále klesá, a to dokonce na pouhých 20 pokusů o únos a jiných útoků na námořní plavidla. Oproti roku 2007, kdy se začalo somálské pirátství rozvíjet, se jedná o výrazné zlepšení. Rozdíl činí celkem 58 incidentů. (IMO 2012: 2–3). V roce 2013 nebyl zaznamenán jediný úspěšný únos obchodní nebo jiné lodi ze strany somálských pirátů. Pokles pirátství v Adenu je dán zejména větší bezpečností na palubách lodí, díky zvýšeným aktivitám mezinárodního společenství a častému výskytu vojenských plavidel v oblasti Afrického rohu i v širším Indickém oceánu. Navzdory tomu pirátství u rohu Afriky stojí mezinárodní společenství stále více než 18 bilionů USD ročně (Reuters 2013).

Roční zpráva pro rok 2014 ještě nebyla publikována, a tak čísla vycházejí ze statistik od ledna do října 2014. V průběhu roku došlo v Adenském zálivu a přilehlých oblastech jen k několika málo lehčích

incidentů. Pirátské skify pronásledovaly nákladní lodě, ale díky zásahu soukromého ozbrojeného bezpečnostního týmu byly jejich útoky vždy odraženy a nedošlo k žádným únosům ani ztrátám na životě. Hlavní ohniska pirátské činnosti se přesunuly zejména do oblasti Malackého průlivu, kterým proudí zejména ropné tankery a do Jihočínského moře obecně. Pirátství v těchto oblastech má negativní dopad zejména na bezpečnost Singapur, Indonésie a Malajsie (IMO 2013: 2).

Ze statistik vyplývá, že se pirátské útoky daří úspěšně eliminovat. V průběhu 5 let klesl počet incidentů téměř na nulu. Tento úspěch je připisován zejména efektivní spolupráci mezinárodních aktérů v protipirátské kampani v oblasti Adenského zálivu a díky přísnému zvýšení bezpečnostních opatření a hlídek. Spolupráce na úrovni mezinárodního systému se tedy projevila jako velice úspěšná při řešení otázky somálských pirátů, kteří operují v rámci subsystému. Pokles pirátských aktivit je nejlépe patrný v následujícím grafu.

Graf 1 Vývoj aktivity somálských pirátů v letech 2008 - 2014



Zdroj: Vlastní

Navzdory rapidnímu snížení počtu incidentů u pobřeží Somálska a v širší oblasti Afrického rohu směrem do Indického oceánu, hrozba útoku pirátů na plavidlo nebo jeho únosu stále přetrvává a nelze ji podceňovat. Světový námořní obchod je přímo závislý na trase vedoucí skrze Adenský záliv a Suezský průplav, a proto je třeba věnovat se problematice somálského pirátství i nadále (Klimenko 2014: 58). Posádkám plavidel plujících v oblasti je doporučeno, aby zůstávaly nadále ostražitě a co nejvíce spolupracovaly a řídily se všemi doporučeními, která shrnuje zpráva BMP4¹¹. Nejpravděpodobnější výskyt pirátů je v současnosti zejména v oblasti úžiny Bab-el Mandab na jihu Rudého moře anebo v Adenském zálivu při pobřeží Jemenu a severního pobřeží Somálska. Další palčivou oblastí zůstává i nadále jihovýchodní pobřeží Somálska (ICC International Maritime Bureau 2014: 20).

5.4 Metody potírání pirátství

V současnosti existuje mnoho podob boje proti pirátství, které se liší svou efektivitou. V oblasti Afrického rohu a v Adenském zálivu se nejčastěji setkáváme s kombinací následujících nástrojů v potírání somálského pirátství: rozmístění vojenských a námořních jednotek v oblasti, tzv. nejlepší způsoby řízení (Best Management Practices - BMP)¹², široké sdílení informací, regionální i mezinárodní diplomacie, soudní tribunály, snaha o vybudování fungujícího státního aparátu v Somálsku a humanitární pomoc (Klimenko 2014: 58).

Nevýhodou komerčních plavidel proplouvajícími Adenským zálivem je fakt, že mají velice omezené a málo efektivní nástroje na obranu sebe

¹¹ BMP4, neboli *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*, je již čtvrtou verzí dokumentu, který shrnuje pravidla bezpečné plavby v oblastech se zvýšeným rizikem výskytu pirátství (http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0, 11. 03. 2015).

¹² Best Management Practices (BMP) for Protection against Somali Piracy je dokument vydávaný IMO, který shrnuje nejlepší možné vzory chování plavidel, plujících v „*High Risk Area*“, v našem případě při

samých, jakými je například zvýšení rychlosti, spuštění alarmu, vypuštění záchranných světlic anebo vyslání zprávy MAYDAY. Navíc pokud nějaká válečná loď zachytí násilné ovládnutí jiného plavidla, má také omezené možnosti, jak obětem pomoci, protože jsou ohroženy životy zajaté posádky, neboť piráti bývají velmi dobře ozbrojeni a používají nejinteligentnější techniky. Jednodušší řešení je tedy zabránit pirátům v nalodění a samotném ovládnutí lodi, než jejich „sesazení“ z již zajaté lodi, při čemž jsou rukojmí vystaveny bezprostřední hrozbě (Jones 2009: 13).

5.4.1 Soukromé bezpečnostní týmy

Významně úspěšnou metodou v potírání somálského pirátství v oblasti Afrického rohu je využití soukromých bezpečnostních týmů (Private Protection Team – PPT). Jedná se o profesionální skupiny, které jsou sestavovány soukromými bezpečnostními společnostmi, nikoliv státními nebo mezinárodními aktéry. PPT je doprovodná skupina dobře ozbrojených a vycvičených mužů, jejichž cílem je chránit loď, náklad a posádku na palubě komerčních lodí. Mohou využít palebnou sílu a taktických výhod vyššího postavení na lodi. Navíc mohou využívat sofistikované nástroje pro odhalování a identifikaci pirátského vybavení. Tyto týmy mohou pracovat buďto přímo na palubě komerční lodě anebo využívají rychlostní motorové čluny jako doprovodná plavidla a chrání tak loď, její náklad i posádku zpozzdálí (Toomse: 174 – 175).

Navzdory prokazatelným úspěchům, které PPT zaznamenaly, se setkáváme i s jejich ostrou kritikou. PPT jsou nejčastěji kritizovány za to, že sledují hlavně ekonomický zisk a nemají žádný hlubší zájem o ochranu zboží na palubě, potažmo o ochranu mezinárodní bezpečnosti a nezajímají se o dodržování lidských práv. Další kritika PPT pramení ze

spekulací, že PPT záměrně vytvářejí krizové situace, aby se potvrdila nezbytnost jejich služeb. Další nevýhodou, kterou PPT představují je fakt, že piráti se cítí více ohroženi a tím pádem mohou být agresivnější a spíše sáhnout po násilí. Nespornou nevýhodou je i to, že služby PPT si nemůže dovolit každá společnost, zabývající se lodní dopravou a to je opět vystavuje většímu nebezpečí, protože jejich lodě a tankery představují snadnější kořist pro piráty (Phillips: 39–40).

K rapidnímu snížení problémů s výskytem pirátství došlo zejména díky zvýšeným hlídkám v oblasti, díky působení multinárodních námořních sil v blízkosti somálského pobřeží a také díky vlastní iniciativě jednotlivých plavidel, která přijala různá opatření na sebeochranu. Nicméně již v roce 2011 upozornil generální tajemník OSN na to, že zvýšený počet zatčených pirátů ještě neznamená vymýcení pirátství a že ho znepokojuje jejich větší míra agresivity, kterou uplatňují vůči svým rukojmím (Ploch et. al. 2011: nestránkováno).

6 Mezinárodní spolupráce v Adenském zálivu

Rostoucí trend v počtu pirátských incidentů sledujeme při pobřeží Somálska, v Adenském zálivu i širším Arabském moři, potažmo Indickém oceánu zejména v letech 2005 – 2010, kdy se počet únosů plavidel a pokusů o ně téměř zdvojnásobil. V roce 2011 již sledujeme opačný vývoj. Pirátské útoky rapidně klesly a v současnosti, tedy v roce 2014 již nebyl zaznamenán žádný úspěšný únos komerční lodi ani jiného plavidla. Tyto významné změny jsou dány kombinací několika faktorů, přičemž největší podíl je přisuzován efektivní a soustavné spolupráci mezinárodních společenství a jednotlivých státních aktérů, kterou si nyní podrobněji rozebereme.

6.1 NATO

NATO se o pirátství v Adenském zálivu začalo zajímat hlavně proto, že somálští piráti napadali a unášeli lodě s humanitární pomocí, které směřovaly do Somálska. Tyto lodě dovážely jídlo pro nejchudší Somálce v rámci potravinového projektu Organizace spojených národů, s názvem World Food Program - WFP (NATO 2009: 7). Reakce mezinárodních společenství na útoky ze stran pirátů na sebe nenechaly dlouho čekat. První odpovědi přišly ze strany NATO (říjen 2008) a EU (prosinec 2008). Tím pádem se snahy o těsnější spolupráci v regionu přiblížily k většímu úspěchu. EU a NATO našly určité snadné a levné způsoby jak kooperovat – například inovativní využití internetu, jakožto koaličního komunikačního systému (Muratore 2010: 90).

První operace NATO nesla název ALLIED PROVIDER a probíhala v období od 24. 10. 2008 do 12. 12. 2008. Jednalo se o námořní podporu. NATO poskytlo, na požádání generálního tajemníka OSN, válečné lodě z druhé námořní skupiny NATO (Standing NATO Maritime Group 2 - SNMG 2)¹³, jež měly za úkol doprovázet v malé vzdálenosti lodě s humanitární pomocí vysílané WFP. Zároveň válečné lodě NATO svými hlídkami zastrašovaly piráty v oblastech, ve kterých hrozilo největší nebezpečí pro obchodní lodě (NATO 2009: 7). Na operaci ALLIED PROVIDER navázala akce EU s názvem ATALANTA (již se podrobněji věnuji níže). Nicméně NATO se do oblasti za krátkou dobu vrátilo, tentokrát s misí ALLIED PROTECTOR.

ALLIED PROTECTOR, druhá operace NATO, která měla již širší protipirátský záběr a působila v oblasti Adenského zálivu v období od 27. 03. 2009 do 17. 08. 2009. Tato akce byla ustanovena za účelem vypořádání se s rostoucí hrozbou pro mezinárodní společenství, které

¹³ „SNMG 2“ tvoří spolu s „SNMG 1“ jednu ze dvou permanentních složek *Přímých reakčních sil NATO*. Jednotlivé skupiny jsou tvořeny několika plavidly z různých členských států NATO (MARITIME COMMAND (2015). *Organisation* (<http://www.mc.nato.int/org/smg/Pages/default.aspx>, 21. 1. 2015).

představovalo pirátství v oblasti afrického rohu a Adenského zálivu. Operace ALLIED PROTECTOR měla za úkol zlepšit bezpečnost komerčních námořních tras a mezinárodní navigaci v oblasti Afrického rohu (NATO 2015: nestránkováno).

Mise ALLIED PROTECTOR byla plynule nahrazena operací OCEAN SHIELD, která působí v oblasti Adenského zálivu od 17. 03. 2009 do současnosti a chrání tak jednu z nejvytíženějších námořních tras světa. Mise OCEAN SHIELD nahlíží na problematiku pirátství zase o něco více komplexně než mise předchozí. Novým klíčovým elementem je snaha NATO asistovat státům v regionu za účelem zlepšení jejich vlastní schopnosti se bránit pirátství. Obecným cílem OCEAN SHIELD je hlavně přispívat k poskytování námořní bezpečnosti v regionu a pomáhat redukovat celkový počet pirátských útoků. Dalším důležitým cílem je podpora spolupráce s regionálními vládami a podpora budování jejich vlastních kapacit pro boj s pirátstvím. Tato pomoc spočívá zejména v „trainee“ programech, vzdělávacích kurzech, participaci na vojenských cvičeních apod. (NATO 2014: nestránkováno).

Konkrétními aktivitami, které NATO v regionu vytváří, jsou například doprovodné služby pro komerční lodě, přímý zásah při podezření z pirátství anebo NATO poskytuje zpravodajské, sledovací a průzkumné akce, které ověřují lodní aktivity u pobřeží Somálska. Od doby, kdy se zvýšila mezinárodní spolupráce v potírání pirátství, se podařilo útoky pirátů velmi výrazně zredukovat. Mezinárodní spolupráci v oblasti lze tedy považovat za úspěšnou, ačkoliv pirátství stále představuje závažnou hrozbu. Větší kooperace mezi NATO a ostatními aktéry je logickou reakcí na nové taktiky pirátství, kterým mezinárodní společenství v té době muselo čelit. NATO a jeho čelní představitelé jsou si vědomi, že základní problém zůstává stále uvnitř Somálska, a tak bylo na summitu ve Walesu rozhodnuto, že operace OCEAN SHIELD bude prodloužena do konce roku 2016 (NATO 2014a).

Evropská unie a NATO spolu v minulosti spolupracovaly na určitých námořních projektech. Příkladem je operace z první poloviny 90. let SHARP GUARD, která byla vytvořena za účelem vynucování sankcí OSN na Jugoslávii. Operace se účastnilo 12 států, které byly současně členy NATO i tehdejší Západoevropské unie, jenž se na základě smlouvy z Maastrichtu (2003) přetransformovala v EU. Spolupráce na operaci SHARP GUARD potvrdila, že jsou tato dvě mezinárodní společenství schopná dohodnout se a postupovat společně v řešení konkrétního problému. Nicméně se přímo nejednalo ještě o společnou operaci, protože SHARP GUARD byla řízena hlavně provozním komandem NATO (NATO 1996).

6.2 Evropská unie

Krizový management ES/EU spadal dlouhou dobu pod záštitu Severoatlantické aliance (EU 2006). Události na sklonku 20. století, zejména konflikt v Jugoslávii, jež představovala hraničního souseda EU, donutil evropské státy se více zamyslet nad otázkou bezpečnosti celého společenství. Společná zahraniční a bezpečnostní politika (SZBP) se po přijetí Lisabonské smlouvy stává jedním ze stěžejních témat celé EU. Mezi zásadní události, které vedly čelní představitele Unie k razantním krokům v rámci otázek společné bezpečnostní politiky, patří mimo jiné i rozmach somálského pirátství (EU's Institute for Security Studies 2009). V posledních letech představuje právě námořní pirátství a snaha o jeho potírání specifickou výzvu pro evropskou SZBP. Problematika somálského pirátství přinesla nové formy spolupráce členských států EU mezi sebou navzájem, ale výrazně změnila i jejich vztahy k ostatním mezinárodním aktérům.

První námořní akcí EU byla již výše zmíněná ATALANTA, ustanovená 10. října 2008 Radou EU. Původně měla být mise aktivní pouze do konce roku 2009, ale byla několikrát prodloužena, a to do konce

roku 2016, takže se jedná o stále probíhající misi, která jedná v souladu s rezolucemi 1815, 1816 a 1838 Rady bezpečnosti OSN. Mise je zřízena v rámci Námořních sil Evropské unie (EU NAVFOR) a její velitelství sídlí v Northwoodu ve Velké Británii, v čele s generálmajorem Martinem Smithem. Zajímavostí je, že velitelství operace OPEN SHIELD, pod vedením NATO, sídlí ve stejné budově, a to výrazně přispívá k snazší komunikaci a lepší spolupráci obou sil.

Původní mandát ATALANTY spočíval v převzetí doprovodných akcí pro World Food Program od NATO, jehož operace ALLIED PROVIDER v oblasti končila právě roku 2008. Ochranu poskytují i plavidlům v rámci AMISOM, což je mise Africké unie pro Somálsko. Zároveň měla operace ATALANTA chránit obchodní lodě a obecně se snažit předcházet, potírat a potlačovat pirátství a ozbrojené loupeže v oblasti. V roce 2010 byl mandát mise rozšířen i na monitorování rybářských aktivit u Somálska. V září téhož roku v rámci mise působilo přes 20 plavidel a letadel, mezi nimiž byly i jednotky zemí, které sice nejsou (anebo tehdy nebyly) členskými státy EU, ale patřily do struktur NATO. Jedná se o chorvatské a norské vojenské jednotky.

EU si je vědoma faktu, že problematika somálského pirátství má své kořeny uvnitř země, nikoliv na moři. Dlouhodobě se tedy snaží pomáhat i v procesu národního usmíření v Somálsku. Unie vytvořila, jako ojedinělý aktér, komplexní strategii (comprehensive approach), která se nezabývá jen aktivitami na moři, ale přispívá k řadě dalších projektů i na souši. V současnosti působí tedy EU ve vojenském sektoru (EU NAVFOR - Atalanta), v humanitárním, ekonomickém i diplomatickém sektoru a dále se snaží pomáhat při posilování bezpečnostních struktur státu. Tento multisektorový záběr je podpořen i multilaterálním přístupem – EU se snaží spolupracovat s mnoha partnery, což z ní dělá jedinečného aktéra působícího v oblasti Afrického rohu (Germond – Smith 2011: 6). EU se snaží úzce spolupracovat nejen s jinými mezinárodními či státními aktéry,

ale i se soukromým sektorem (s majiteli lodí, operátory, přístavními asociacemi) (House of Lords 2010: 16).

Dále EU zpracovala dokument „Joint Strategy Paper – Somalia 2008 – 2013“, na jehož základě připadlo z rozvojových fondů EU Somálsku cca 216 milionu eur, což v té době učinilo z EU největšího donora Somálska (Hagemann 2010: 62).

EU zřídila v dubnu 2010 v rámci své komplexní strategie i pozemskou vojenskou výcvikovou misi EUTM Somalia (European Union Training Mission), která je suchozemskou alternativou k námořní misi ATALANTĚ a sídlí v Kampale, hlavním městě Ugandy (EU 2011b). Na počátku mise se jí účastnilo kolem 200 instruktorů ze 14 členských zemí EU; v současnosti je do mise zapojeno 10 členských států. Hlavním cílem mise EUTM Somalia je vycvičit jednotky somálských bezpečnostních sil a posílit postavení TFG, a tím pádem dovést zemi k větší stabilitě a prosperitě. Rozpočet mise činí zhruba 5 milionu eur na rok a je spolufinancována ze strany USA (RB OSN 2008a).

6.3 Interoperabilita EU a NATO

Interoperabilita je schopnost nějakého systému, unie nebo sil poskytovat a přijímat nějaké služby či činnosti od jiných systémů, unií a sil, za účelem společné efektivní spolupráce (Boyer – Lyndley-French 2007: 20). V případě námořnictví se může jednat především o sdílený síťový systém, jehož prostřednictvím mohou dvě lodě komunikovat navzdory odlišným elektronickým komunikačním zařízením nebo o celkový design námořních sil, zbraně a vybavení anebo o další standardní postupy, které umožňují například dotankování paliva apod. Další nespornou výhodou je například sdílený jazyk, řetězce velení, terminologie a multinárodní trénink. Všechny tyto faktory příznivě ovlivňují spolupráci mezi odlišnými námořnictvy (Muratore 2010: 94 – 95).

V Adenském zálivu je interoperabilita mezi NATO a EU ztížena tím, že se v jednotlivých oblastech často překrývají jednotlivé projekty a zájmy, a tím vzniká nepřehledná situace. Obě organizace musí brát v úvahu spolupráci uvnitř i vně koalice. Pokud plavidla plovoucí pod vlajkou NATO dobře kooperují nejen mezi sebou a zároveň jsou schopna rychle a efektivně informovat plavidla EU, jedná se o ideální případ spolupráce. Dle Šimona (2011: 51) dochází v oblasti ke zbytečné duplikaci v činnosti obou organizací, jejichž členskou základnu tvoří z velké části stejné státy. Autor se zastává EU, která si je údajně vědoma překrývající se agendy obou společenství a upozorňuje na fakt, že NATO představuje pro EU určitou překážku, a to zejména v uznání EU ve vojenském sektoru Společné zahraniční a bezpečnostní politiky. NATO je dále kritizováno proto, že se zaměřuje příliš militantně a neangažuje se v jiných problematických oblastech, jako je třeba socioekonomická sféra. Oproti tomu EU se daří pokrývat vcelku slušný multidimenzionální záběr při řešení somálského pirátství na souši (Valin 2009: 20).

Jak již bylo řečeno výše, mnoho členských států patří do NATO i EU zároveň, což vede k zjednodušené spolupráci mezi plavidly z jiných koalic, a to díky tomu, že přijaly stejné standardy Severoatlantické aliance. Nejdůležitějším a nejúspěšnějším příkladem jsou například signální a palivo doplňující procesy. Zajímavé stanovisko pojalo například Norsko, které je členem NATO, nikoliv však EU, a přesto se zapojilo do operace ATALANTA. Hlavním motivem Norska pro tuto spolupráci je, podle norských představitelů, lepší kompatibilita politického a právního rámce EU s norským systémem. EU poskytuje širší právní rámec ohledně zatýkání pirátů a jejich trestání, a to je pro v očích konzervativního Norska velice pozitivní fakt (Muratore 2010: 95).

Interoperabilita Evropské unie není tak rozvinutá jako v případě NATO. Problém představují systémy a procedury jednotlivých národních států, které často nejsou interoperabilní se systémy ostatních států.

Kapacity pro mise a operace v adenském zálivu poskytují právě národní státy, nikoliv Unie jako celek. Opět jsme tedy svědky toho, kdy nedostatek homogenizace EU znesnadňuje výkon jejích úkonů. Zároveň neschopnost EU dohodnout se na nejlepší možné cestě dalšího vývoje spolupráce v rámci Adenského zálivu znesnadňuje veškeré operace v oblasti. Na druhou stranu, interoperabilita EU, které se daří a funguje je většinou založena na standardizačních režimech NATO – členské státy NATO, které mají jednotné systémy, jsou často členy i EU, a v těchto případech se tedy systémy sjednocují a usnadňují spolupráci (Boyer – Lindley-French 2007: 10).

Dalším problémem je fakt, že v oblasti Adenského zálivu nepůsobí pouze tyto dva aktéři. Setkáváme se zde s dalšími národními státy, které uplatňují své síly v procesu potírání pirátství a zmírňování jeho dopadů na světový pořádek. Na příklad se jedná o tyto národní státy: USA, Čína, Rusko, Indie, Jižní Korea, Řecko nebo Turecko. Mezi jednotlivými aktéry vznikají různé koalice a různé společné projekty, do nichž ale nebývají všichni zahrnuti rovnoměrně. Na základě rozdílně rozvinutých technologií a obecně rozdílných sil, nástrojů a metod není možné zcela sjednotit komunikační systémy. Neexistuje žádný jednotící nástroj, který by mohl být nainstalován na palubách všech lodí EU a NATO s cílem zajistit naprosto interoperabilní komunikační prostředek. Nicméně v rámci Adenského zálivu se využívají 2 konkrétní komunikační systémy, které slouží operacím jak NATO, tak EU a navíc umožňují komunikaci i s CMF (Combined Maritime Forces)¹⁴. Jedná se o systémy CENTRIXS a MERCURY. První z nich je Američany financovaná komunikační iniciativa, která je budována s cílem sjednotit multinárodní, potažmo globální, datovou síť. Jedná se o software, který umožňuje koaličním silám sdílet informace, ale neřeší problém multidimenzionální bezpečnosti – jedná se pouze o sérii separovaných bezpečnostních sítí, které spolu

nemůžou navzájem komunikovat a nejsou výlučné. Pro představu uveu příklad. Pokud aktér A, který je v koalici s aktérem B a C, chce sdílet informace s aktérem B, ale již ne s aktérem C, musí vytvořit 2 odlišné komunikační „toky“. CENTRIXS je využíván silami CMF a přístup k němu má i několik členských států NATO (jedná se o státy, které poskytují své námořní síly jak Severoatlantické alianci, tak i CMF) a pouze pár států v rámci evropské iniciativy ATALANTA. Tento příklad mluví za všechny zmatečné situace, které vznikají v Adenském zálivu kvůli vícevrstevné interoperabilitě (UK Ministry of Defence 2009: 35).

MERCURY je bezpečnostní komunikační platforma, která vznikla pod záštitou EU, a to přímo za účelem pomoci při potírání pirátství v Adenském zálivu. Systém spojuje dohromady EU, NATO, SMF i další aktéry působící v regionu. Jedná se tedy o inovativní řešení mezikoaličních komunikačních problémů, které poskytuje přístup i obchodním společnostem, a tím pádem se stává zásadní komunikační technologií, která může pomoci efektivně čelit námořnímu pirátství (Muratore 2010: 97).

Aktivity NATO a EU odráží jimi provozované operace OPEN SHIELD a ATALANTA. Ačkoliv záměr obou misí je jednotný – chránit námořní obchod pře útoky pirátů, spolupráce mezi nimi není jednoduchá ani samozřejmá. Nejednotný přístup k pirátství, participace členských států v obou mezinárodních společenstvích, různé komunikační systémy i určitá rivalita a názorové neshody těchto dvou subjektů v rámci mezinárodního prostředí naprosto zásadně komplikují společný postup v boji proti námořnímu pirátství a tím pádem oddalují „konečné“ řešení somálského pirátství.

Ačkoliv je zřejmé, že pirátství nelze vymýtit pouze prostřednictvím užití námořních sil, ba naopak, je důležité cílit veškeré snahy na pomoc

¹⁴ CMF je americká pátá flotila s velitelstvím v Bahrajnu, která se též podílí na boji proti pirátství

vybudování stabilní vlády v Somálsku a zabezpečení alespoň základních socio-ekonomických jistot pro somálské občany, představuje námořní kooperace NATO a EU důležitý pokrok a posun kupředu v řešení dané problematiky. Mnoho úspěšných protipirátských iniciativ proběhlo právě díky úzké spolupráci. Příkladem je Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC). Jedná se o společnou aktivitu NATO a EU, jež spočívá ve vybudování dvou proudového tranzitního koridoru v Adenském zálivu nalézajícího se zhruba 100 námořních mil od severního pobřeží Somálska. Jedná se o vcelku malou plochu, kterou lze snadněji zabezpečit – obchodní doprava je soustředěna právě do těchto míst, a to výrazně usnadňuje ochranu nákladních lodí. Úspěšnost koridoru IRTC částečně ukazuje statistika IMB z roku 2009, která poukazuje na fakt, že z celkových 48 únosů lodí proběhlo pouze 14 z nich v oblasti IRTC. Z toho plyne, že plavba v rámci IRTC snižuje riziko únosu lodního plavidla (IMO 2015).

Další úspěšnou iniciativou v oblasti je například SHADE (Shared Awareness and Deconfliction), fungující od roku 2008. Mise SHADE zahrnuje námořní síly EU NAVFOR, NATO i CMF. Podílí se na podpoře nekonfliktních řešení a podpoře užší spolupráce v oblasti. Operace SHADE se snaží redukovat i dvojkolejnost v regionu prostřednictvím pravidelných schůzek zástupců zúčastněných stran. Čína a Indie, které se vždy orientovaly na ochranu svých vlastních lodí, též vyjádřily zájem na účasti na schůzkách zástupců SHADE.

6.3.1 Závěr kapitoly

Akteři působící v protipirátských misích v oblasti Afrického rohu se spíše zaměřují na potlačování symptomů námořního pirátství, než přímo na odstraňování jeho příčin. Antipirátské aktivity jsou motivovány zejména ekonomickými zájmy jednotlivých aktérů. Mezinárodní společenství se

snazí o zabezpečení svých obchodních tras, zejména o zajištění bezpečných dodávek energosurovin, které danou oblastí proudí a o zajištění včasných dodávek zboží na místo určení.

Nejefektivnější metodou pro potírání pirátství nejen v Adenském zálivu, ale celosvětově, je spolupráce soukromých a státních či mezinárodních aktérů jak na úrovni mezinárodního systému, tak na nižších, subsystémových úrovních. Pirátství není možné vymýtit pouze vojenskou silou; konvenční námořnictva vysílaná střežit komerční plavidla před piráty nejsou dostatečnou metodou k uspokojivé redukci výskytu pirátství. S tímto principem zcela koresponduje postoj NATO, který byl vyjádřen na summitu v Rize roku 2006: „Soudobé výzvy si žádají komplexní postup mezinárodního společenství, a tedy zahrnutí širokého spektra civilních i válečných nástrojů, plným respektováním mandátů a autonomie rozhodnutí všech aktérů a poskytnutím precedentu pro tyto postupy“ (NATO 2006). Aby mohli soukromí aktéři pracovat co možná nejefektivněji, musí pro ně mezinárodní společenství vytvořit podmínky, pravidla a kontrolní systémy, které budou v souladu s právy ostatních aktérů. Podle Toomse (2009: 180) by měla být spolupráce mezi soukromými ochrannými týmy a námořními ochrannými skupinami dokonce vynucována ze strany mezinárodního společenství.

Všechny výše zmíněné metody a postupy vedou k redukci pirátství, nikoliv však k jeho úplnému odstranění. V případě somálského pirátství je nutné hledat hlavní příčiny na souši a pouze na souši lze problém také vyřešit definitivně. Pouze tehdy, pokud budou mít somálští teenageři snazší přístup k získání práce oproti získání zbraní, vrátí se k poctivé obživě namísto pirátství (Arsenault 2013: V).

Zásluhu na výrazném snížení počtu incidentů v Adenském zálivu lze částečně připisovat i samotným dopravcům a majitelům lodí, kteří dbají více než dříve na řádné zabezpečení plavidel, a tudíž je obtížnější je

přepadnout a zmocnit se jich. Na základě vynaloženého úsilí ze stran mezinárodních společenství, které vedou v oblasti protipirátské mise spolu s dalšími námořními silami působícími v regionu, a díky větší ostražitosti dopravních společností jsme svědky rapidního poklesu pirátských aktivit v oblasti. Adenský záliv a lodě proplouvající jím již nepředstavují pro somálské piráty snadnou kořist, a proto se jejich aktivity postupně přesouvají do méně zabezpečených lokalit, jakou je například Guinejský záliv u západního břehu Afriky (Natoaktual 2013).

6.4 Působení Číny v Adenském zálivu

Během Studené války, kdy o moc soupeřily Spojené státy spolu se Sovětským svazem, byly vztahy Číny k africkým zemím založeny čistě na ideologické základně. V posledních dekádách jsem ale svědky přeměny podstaty těchto vztahů. V současnosti lze s jistotou říci, že Čína představuje v Africe výrazného strategického hráče a že veškeré čínské aktivity vázající se k africkým státům jsou ryze ekonomické. Vzhledem k rostoucím hospodářským aktivitám Čínské lidové republiky jsou čelní představitelé této země nuceni zajišťovat více energetických zdrojů a surovin, aby byla země schopná naplňovat veškeré ekonomické aktivity. Právě tyto rostoucí požadavky na dodávky surovin a paliv jsou určující ve vztahu pevninské Číny k Somálsku (a dalším africkým státům). Čínské motivy k působení v Adenském zálivu jsou tedy jasné. Podle statistik roste obchod mezi Čínou a Afrikou ročně průměrně o 33 %. V roce 2006 se jednalo o 55 bilionů USD a v roce 2013 je ve hře již téměř 200 bilionů amerických dolarů. K utužování dobrých vztahů využívá čínská vláda mnohé bilaterální i multilaterální programy na pomoc rozvoji africkým zemím, které se týkají zejména infrastruktury a lokální ekonomické stimulace (Alves 2008: 72). Čína se v posledních letech stala hlavním rozvojovým partnerem subsaharské Afriky, a to nejen v rámci obchodu,

ale i co se týče investic a různých humanitárních programů na pomoc africkým státům. Peking investoval například okolo 16 milionů USD do projektu OSN - World Food Programme (Drummond – Xue Liu 2013: 4).

Vztah mezi Čínskou lidovou republikou a Somálskem je specifický oproti dalším bilaterálním diplomatickým vztahům navázaným po skončení Studené války. Tato specifická je dána bezpečnostní otázkou Somálska – právě bezpečnostní problémy jsou překážkou pro rozvoj silnějších ekonomických vazeb, které Čína již navázala s mnohými jinými africkými státy. Státní nestabilita, vládní kolaps a přetrvávající problémy v Somálsku jsou dalšími faktory, které na rozvoj vztahů s Čínou silně působí. Hlavní motivy, které vedou Čínskou lidovou republiku k působení v oblasti Adenského zálivu, jsou dva. Za prvé se jedná o diplomatický tah, jehož cílem je rozšířit seznam afrických partnerů. Druhým motivem je snaha demonstrovat čínské námořní strategické kapacity na mezinárodní úrovni (Lanteigne 2013: 290).

V roce 2004, kdy byla v Mogadishu sestavena Prozatímní federální vláda (TFG) byla Čína prvním mezinárodním aktérem, který vládu podpořil. Hnacím motorem pro navázání užších vztahů je čínský zájem o somálské suroviny. Ačkoliv se v Somálsku nenalézají velké zásoby ropy ani zemního plynu (v porovnání s jinými africkými státy), pro Čínu je důležité maximálně diverzifikovat partnery obchodujícími s energetickými zdroji. Na druhou stranu Peking představuje důležitého dovozce stavebního materiálu, elektroniky a textilu do Somálska. Čínské zboží všeho druhu dominuje na největších somálských trzích (Warsameh 2009).

Stále rostoucí závislost Číny na dodávkách energetických surovin ji učinila citlivější na mezinárodní terorismus a dovedla ČLR k rozmístění svých námořních jednotek (PLA-N) v oblasti Adenského zálivu. Na přelomu roku 2008 a 2009 byly k somálskému pobřeží vyslány

první 3 čínské lodě (2 největší torpédoborci a 1 zásobovací loď). Jednalo se o první námořní operaci probíhající daleko od čínských hranic, která si kladla za úkol bezpečnostní doprovod pro čínské lodě, které proplouvaly regionem (PLA Daily 22. 12. 2008). Dle Rosse (International Security 2009: 53) byla tato akce součástí čínské námořní strategie, která má vytvořit námořní jednotky ve stylu „blue-water navy“, a je tedy projevem námořního nacionalismu. Jedná se o prestižní strategii, která má sloužit k legitimizaci domácí vlády. Jednotky PLA-N působí v rámci kontaktní skupiny (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS). Čína dokonce souhlasila s Rezolucí 1851 Rady bezpečnosti OSN, která autorizovala protipirátská opatření v rámci somálského pobřeží a povolila využití členských námořních a vojenských jednotek k potírání pirátství v oblasti (UN Security Council S/RES/1851). Čína na dohodu přistoupila i navzdory svým obavám ohledně narušování státní suverenity, ke kterému by mohlo dojít prostřednictvím multinárodních intervenčních sil.

Vzhledem k tomu, že již v roce 2008 se markantně zvýšil počet čínských lodí pohybujících se v Adenském zálivu a několik z nich bylo napadeno, se Čína rozhodla, že se zapojí do protipirátské koalice a dohlédne tím pádem na vyšší ochranu plavidel. Čína se s problematikou pirátství setkávala doposud zejména v oblasti Malackého průlivu, který je geograficky též dobře přizpůsoben pro rozvoj pirátství, a tak lze spatřovat určité podobnosti mezi ním a Adenským zálivem. I tento fakt zvýšil čínský zájem o adenský region (Hong 2009: 39-41).

První zaznamenaný pirátský útok na čínské plavidlo poblíž somálský hranic proběhl v listopadu roku 2008, a tedy v době, kdy Čína ještě nespolupracovala v rámci protipirátské koalice. Jednalo se o rybářskou loď *Tianyu No. 8*, která byla zavečena do jihosomálského přístavu Kismaayo. Posádka byla držena v zajetí po tři měsíce a poté byla bez zranění propuštěna. Pouze měsíc na to došlo k dalšímu incidentu, kdy bylo čínské rybářské plavidlo *Zhenhua 4* napadeno těžce

vyzbrojenými piráty, které musela posádka odrazit vodními děly a Molotovovými koktejly. Na základě těchto incidentů se čínský vicepremiér He Yafei nechal slyšet, že jakýkoliv odklad multilaterální reakce by znamenal další vážné ohrožení mezinárodní míru a bezpečnosti a předložil vládě návrh, který se zabýval problematikou pirátství a korespondoval s rozhodnutími OSN. Jedním z bodů návrhu bylo i vyjádření nutnosti k vybudování stabilních kapacit v Somálsku (Lanteigne 2013: 296).

Čínská oficiální politika vztahující se k somálskému pirátství je podobná k přístupu OSN – důraz je kladen zejména na tzv. *comprehensive security*, která se zaměřuje na odstraňování původu pirátství na souši (chudoba, nedostatečná ekonomická rozvinutost státu, ohrožení environmentální bezpečnosti přílišným rybolovem, které donutilo somálské rybáře stát se piráty), nikoliv na rozmístění válečných lodí v oblasti (Christoffersen 2009: 2). Rozmístění čínských protipirátských jednotek doprovázené rostoucí participací v mírových operacích OSN značí výraznou změnu v přístupu čínské zahraniční politiky. Jednotky se účastní jiných misí než válečných, za účelem zabezpečení čínských zájmů ve vzdálených oblastech, což je nový fenomén. Podle slov ředitele Protiteroristického výzkumného centra Li Wei (China Daily 26. 12. 2008) představuje čínská přítomnost v Adenském zálivu zlomový okamžik, protože posouvá čínské vnímání bezpečnosti od tradičního k netradičnímu. Prostřednictvím aktivit PLA-N u somálských hranic se Čína prakticky zapojila do spolupráce v rámci Cooperative Security.

Motivy, které vedou Čínu k námořním aktivitám v oblasti Adenského zálivu, jsou zejména ekonomického charakteru. Čína chce chránit své vlastní ekonomické a strategické zájmy v oblasti. ČLR představuje v současnosti obchodní velmoc, která využívá státní zdroje za účelem dalšího ekonomického a komerčního rozvoje. Jak již bylo řečeno výše, za posledních 7 let se zvýšil výskyt čínských lodí v oblasti Adenu a zároveň

se zvýšila i pirátská aktivita. Podle čínských zdrojů propluje Adenským zálivem každoročně 1200 čínských lodí, které vezou 40 % z celkového objemu zboží a surovin do Číny. Čína, druhý největší importér surové ropy na světě, získává celkem 46 % dodávek ropy ze Středního východu a 32 % z Afriky. Ropa dovážená z Íránu a Angoly se při cestě do Číny Adenskému zálivu vyhýbá, ale dalších 50 % ročních dodávek ropy musí zálivem proplout (Report to Congress on China 2009: 4-5). Čínská vláda byla tedy nucena spustit námořní mise na ochranu svých obchodních lodí, tankerů a jejich posádek, které byly ohroženy pirátskými útoky a zajistit tak bezpečné proplutí oblastí Adenu (PLA Daily 26. 12. 2008). Velitel PLAN, Wu Shengli, se ve dne spuštění čínské mise nechal slyšet, že: *„toto je poprvé, kdy se vydáváme do zahraničí chránit své strategické zájmy prostřednictvím vojenské síly“* (Chinese Navy Off on Historic Anti-Piracy Mission, 26. 12. 2008). Doprovodná plavidla pomáhají zvýšit bezpečnost dodávek zdrojů, které jsou zásadní pro zajištění dalšího ekonomického růstu a chrání export čínského zboží, jež představuje motor čínského hospodářství (Department of Political Science 2009: 4-5).

Kdyby byl čínský motiv pro spolupráci v anti pirátských misích čistě ekonomický, snažila by se ČLR zabezpečit bezpečné proplutí zálivem i pro lodě, které nejsou čínské, ale vezou čínské zboží do okolního světa anebo dopravují suroviny z jiných států do Číny. Čína ale chrání jen své vlastní lodě, což je zřejmě do jisté míry dáno i nemožností ochraňovat všechna plavidla, ale též to vypovídá o dalších motivech, které ČLR vedou k působení v Adenském zálivu. Pravděpodobné je, že existují další motivy. Jedním z nich lze považovat snahu o upevnění diplomatické pozice Číny jako globálního aktéra v mezinárodním systému. Čínská vláda se vyslovila, že jejich působení v oblasti Adenského zálivu demonstruje stále sílící pozici Číny v mezinárodním prostoru. Představitelé Číny se v tisku vyjádřili, že čínská participace je aktem naplňování mezinárodních závazků a rozmístění jednotek v Adenském

zálivu odůvodnili členstvím v RB OSN a nutností naplňovat Radou vydávané rezoluce. Rezoluce 1851 RB ponouká členské státy k větší aktivitě v boji s pirátstvím při pobřeží Somálska (Resolution 1851. S/RES/1851 2008). Čína na tuto rezoluci reagovala v několika málo dnech rozmístěním svých jednotek v oblasti. ČLR je obecně spíše neochotná jednat multilaterálně a svěřit část svých pravomocí do rukou nadnárodní organizace. To vede k unilaterálnímu chování a malé kooperaci v rámci mezinárodních projektů, vedenými USA (Combined Task Force 151), NATO (Operation Allied Protector) nebo Evropskou unií (Operation Atalanta), což celkově oslabuje efektivitu boje proti pirátství (Xinhua 2008). Spolupráci s OSN lze vysvětlit čínským členstvím v RB a její schopností ovlivňovat jednotlivá rozhodnutí, kdežto v ostatních organizacích Čína členství nemá, a proto je neochotná se zapojit do užší spolupráce. Dalším důvodem, proč se Čína vyhýbá participaci v multinárodních protipirátských silách, je zřejmě i její obecně známá neochota odhalovat své vojenské kapacity (International Crisis Group 2009).

Třetím důležitým motivem, který si zaslouží naší pozornost je předpoklad, že rozmístění čínských jednotek v Adenu slouží zejména jako trénink pro operace PLAN na velkou vzdálenost (Zheng Bijian 2005: 22-24).

Klíčovým motivem, který stojí za rozhodnutím Číny spustit protipirátskou misi v oblasti Adenského zálivu, je tedy snaha o ochranu vlastní námořní plavby. Je potřeba ale zvažovat i další motivy, které ovlivnily čínské rozhodování. Zásadní roli sehrály i čínské diplomatické zájmy. Čína se snaží prezentovat se jako důležitý mezinárodní aktér, který má své zásluhy v boji proti mezinárodní hrozbě (rozuměj pirátství). Jedná se o jasný krok k upevnění čínského statutu rostoucí ekonomické a diplomatické velmoci.

6.5 Rusko a jeho přítomnost v Adenském zálivu

Ruské antipirátské operace byly spuštěny v září roku 2008. Oficiálním zdůvodněním rozmístění Baltské námořní flotily *Neustrašimi* (v překladu *Beze strachu*) v oblasti somálského pobřeží bylo zajištění bezpečnosti v konkrétních regionech světového oceánu a ochrana ruských občanů a obchodních lodí (Sputnik News 2008).

Podnětem pro rozmístění ruských jednotek byl únos ukrajinského obchodního plavidla *Faina*, kterému toho času velel ruský kapitán, a mezi členy posádky byli další dva Rusové. Loď sloužila k přepravě vojenského materiálu (tanky ruské výroby apod.), který byl údajně určen pro potřeby Jižního Súdánu. V okamžiku, kdy byla *Faina* obsazena piráty, připojila se ruská *Neustrašimi* k námořním silám ostatních národů, které dohlížely na to, aby z lodi nebyly vyloděny žádné zbraně (CBS News 2008).

Ruská přítomnost v Indickém oceánu je motivována zejména snahou o udržování mocenské rovnováhy v rámci mezinárodního systému. Rusko se svou přítomností v oblasti snaží prezentovat jako důležitá světová mocnost. Budování nových základen na strategických místech lze považovat za jednu z hlavních priorit ruské politiky, neboť Ruská federace vidí v těchto krocích cestu ke zvýšení své reputace v mezinárodním prostředí (van Rooyen 2011: 14).

Důvodem ruské přítomnosti v oblasti Afrického rohu je snaha o zabezpečení energetických dodávek, neboť Federace představuje největšího exportéra ropy a zemního plynu. Důležité je tedy zabezpečit SLOC, po které komodity proudí a zajistit tím spolehlivost dodávek surovin. Trasy vedoucí skrze sledovanou oblast, jsou pro Rusko stěžejní z ekonomického i strategického hlediska, a proto není jejich zájem o působení v Adenském zálivu překvapivý. Rozmístění ruských jednotek

v regionu Afrického rohu je v podstatě demonstrací ruského zájmu zabezpečit jeho globální zájmy (van Rooyen 2011: 15).

V lednu letošního roku se ruský admirál Viktor Čirkov nechal slyšet, že v dohledné době Ruská federace neplánuje stažení jednotek z oblasti Afrického rohu. V současnosti v regionu působí Severní flotila v čele s protiponorkovou lodí Severomorsk, která doprovází čtyři konvoje civilních lodí, plujících skrze HRA (Sputnik News 2015).

7 Dopady somálského pirátství na globální ekonomický sektor

Námořní pirátství negativně ovlivňuje globální ekonomiku, a to zejména nepřímo. Výkupné, které somálští piráti požadují, dosahuje astronomických částek, ale výraznější zásahy do světové ekonomiky představují další náklady, které je nutné vydat na zabezpečení klidného proplutí oblastí Adenského zálivu (Kermeliotis 2013). Obrovské finanční zdroje si žádá zejména vytváření alternativních tras. Ve většině případů se jedná o trasy časově náročnější, a tudíž se přeprava zboží prodraží. Dalšími výraznými zásahy do ekonomiky jsou například dražší pojištění, které musí loďařské společnosti platit a také náklady vynaložené na větší bezpečnost lodí (profesionální ochranka apod.) a zvýšení rychlosti plavby. Podle studie Světové banky z roku 2013 stojí celosvětový boj s pirátstvím světovou ekonomiku odhadem 18 bilionů USD ročně. Do této sumy spadá celkem 9 položek, kterým se autorka věnuje podrobněji níže.

Bohužel v současnosti není stále jasné, kolik USD přesně stojí pirátství ročně. Vypočítat přesnou sumu, kterou musí mezinárodní společenství každoročně vydat na potírání pirátství a na aktivity s ním spojenými, je velice obtížné (Bellish 2013: 7). Veškerá čísla, se kterými v práci autorka pracuje, jsou pouze hrubým odhadem, který provádí One

Earth Foundation v rámci projektu Oceans Beyond Piracy. V rámci projektu byla v roce 2013 vydána již v pořadí třetí výroční zpráva, která se zabývá celkovými ekonomickými náklady spojenými s pirátskou aktivitou. Některá data jsou čerpána i z výročních zpráv vydávaných Světovou bankou. Ve výzkumu autorka naráží na mnohá nedorozumění a neshody, které panují mezi rozdílnými průmysly a státníky a zároveň se setkává s rozlišnými daty a hodnotami, které poskytují různé organizace pracující s různými faktory.

V první dekádě 21. století jsme byli svědky markantního nárůstu somálského pirátství. Dle IMB měli v roce 2002 somálští piráti roku 2002 zhruba 7,5% podíl na veškerých pirátských incidentech napříč zeměkoulí, v roce 2005 se jednalo již o 23% podíl a v roce 2011 bylo dosaženo maxima – somálské pirátství dosáhlo podílu 55,6 %. V letech 2008 – 2012 bylo jedno ze dvou napadených plavidel ohroženo právě v oblasti Afrického rohu. Kromě Malacké úžiny, nebyla za posledních 10 let více ohrožena žádná jiná oblast (The World Bank 2013: 2 – 3).

Somálské pirátství se od ostatních druhů pirátství liší zejména svým rychlým růstem v počtu incidentů a nárůstem úspěšných únosů během let 2004 – 2011 a zároveň rapidním každoročním poklesem od roku 2011 dále do současnosti. Pro představu, roku 2004 byl při somálském pobřeží proveden pouze 1 úspěšný únos, kdežto o 6 let později, v roce 2010, se jednalo již o 50 úspěšných únosů námořních plavidel (The World Bank 2013: 3). Vrcholu bylo dosaženo v roce 2011, kdy se počet pirátských incidentů vyšplhal na maximum – 243 zaznamenaných incidentů (The World Bank 2013: xxi) a roční náklady na potírání somálského pirátství se pohybovaly v rozmezí 6,6 – 6,9 miliard USD (Bellish 2013: 7).

Naopak od roku 2012 dochází k celkovému snížení počtu pirátských incidentů i ke snížení počtu unesených lodí. Již v prvních třech čtvrtinách roku 2012 byl zaznamenán pokles únosů o 50 % a celkový počet incidentů klesl o 70 % (The World Bank 2013: 3). Roční náklady na

potírání somálského pirátství se v roce 2012 odhadují na 5,7 – 6,1 miliard USD (Madsen 2014: 7). Zásluhy za tento pozitivní vývoj jsou připisovány zejména námořním operacím, větší mezinárodní koordinaci veškerých aktivit a využití soukromých bezpečnostních agentur (Bellish 2013: 7). Zároveň lze určité zásluhy připisovat i částečným zlepšením, kterých bylo dosaženo na souši, a kde je třeba hledat opravdovou příčinu somálského pirátství. Nicméně stabilizace somálského politického prostředí je běh na dlouhou trať (Huggins 2013: 1). Navzdory tomuto markantnímu zlepšení, je pirátství stále považováno za výraznou přítěž pro globální ekonomický systém; stále je vynakládáno velké množství prostředků na jeho potírání.

Klesající trend výskytu pirátství pokračoval i v roce 2013, což je opět pozitivní zpráva, neboť výdaje na potírání pirátství se opět snížily, a to téměř o 50 % oproti roku 2012. Navzdory výraznému poklesu incidentů při somálském pobřeží, pokračuje využívání služeb soukromých bezpečnostních složek na palubě plavidel a přetrvává i přítomnost mezinárodních námořnictvem v oblasti Adenského zálivu a širšího Afrického rohu, které si žádají velké finanční dotace (Madsen 2014: 7).

Celkové výdaje boje proti pirátství se odhadují na 3 – 3,2 miliard USD za rok 2013, přičemž došlo k útokům na 23 lodí s celkovou posádkou 486 námořníků. Pouze 60 členů posádek bylo po určitou dobu drženo somálskými piráty jako rukojmí (Madsen 2014: 2). Nejčastěji se jednalo o útoky, či pokusy o útok, na přepravní tankery a další objemné nákladní lodě, které mají největší hodnotu, a tak za ně mohou piráti požadovat nejvyšší výkupné, a proto se stávají nejběžnějším cílem (Madsen 2014: 3).

Při uvažování o celkové sumě, kterou světová ekonomika ročně vydá na potírání pirátství, jsou kalkulovány následující sekce přímých ekonomických nákladů: výše výkupného, pojištění, bezpečnostní vybavení a stráž, náklady na změnu tras, výdaje na námořní jednotky, finance na stíhání pirátů, provoz organizací zabývajících se potíráním

pirátstvím, náklady na zvýšení rychlosti plavidel a ostatní pracovníci. Dále je třeba zhodnotit i sekundární neboli makroekonomické výdaje. V neposlední řadě musíme brát v úvahu i lidské náklady spojené se somálským pirátstvím. Somálské pirátství způsobilo mnohé ztráty na životech a velká traumata pro unesené oběti i jejich rodiny. Somálské pirátství celkově oslabuje lidskou bezpečnost, neboť jsou obyvatelé Afrického rohu přímo závislí na zahraniční pomoci. Dle Gilpina (2009: 13) je v Somálsku zhruba 3,2 milionů lidí (1/3 veškeré populace), kteří jsou odkázaní na humanitární pomoc.

Naprosto drtivá většina peněz, které nás pirátství ročně stojí, je placeno námořním průmyslem. V roce 2011 zaplatil námořní průmysl 80 % z celkové sumy a peníze pokryly téměř všechny oblasti, až na vojenské akce, které tvoří zbylých 20 % z celkové sumy a jsou financovány jednotlivými vládami (Bowden – Basnet 2012: 1).

7.1 Jednotlivé segmenty celkových nákladů v boji proti pirátství

1. *Výkupné a náhrady* – somálské pirátství se od pirátství v jiných regionech liší hlavně tím, že Somálci požadují výkupné za unesené plavidlo, kdežto v jiných částech světa piráti kradou přímo loď a náklady (Bowden 2010: 9). Oceans Beyond Piracy uvádí ve své roční zprávě (2012: 8), že v roce 2011 došlo celkem ke 237 incidentům, přičemž 28 pirátských útoků bylo úspěšných. Nejvyšší částka zaplacená za jedno výkupné činila 13,5 milionu dolarů a byla zaplacená za propuštění řeckého tankeru *MV Maran Centaurus* typu VLCC, který převážel surovou ropu v hodnotě 162 milionů USD ze Saudské Arábie do Spojených států (Baldauf 2010). Celková výše výkupného se roku 2011 pohybovala okolo 160 milionů USD (Bowden – Basnet 2012: 2). O rok později, v roce

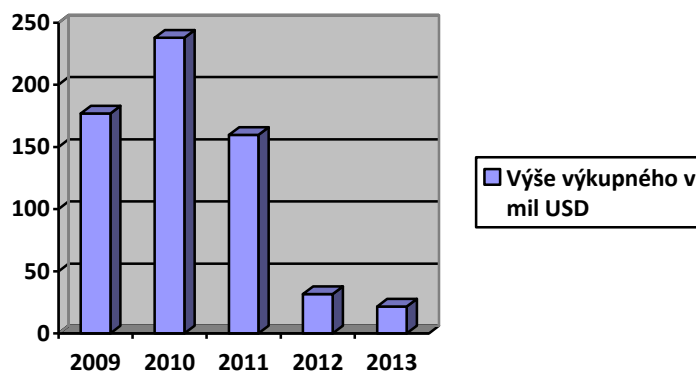
2012, kdy došlo k největšímu poklesu pirátských incidentů, činilo celkové výkupné již „jen“ zhruba 32 milionů USD a následující rok celková výše výkupného opět klesla, a to na necelých 22 milionů USD. Tato částka byla ale vyplacena za držení „pouze“ 3 plavidel. Z tabulky níže je patrné, že v roce 2013 se průměrná výše výkupného, požadovaného somálskými piráty, téměř zdvojnásobila (Madsen 2014: 9-10).

Tab. 1. Náklady na výkupné v letech 2009 - 2013

	Průměrná výše výkupného	Počet úspěšných únosů	Celkové náklady na výkupné
2009	3,4 milionů USD	52	177 milionů USD
2010	5,4 milionů USD	44	238 milionů USD
2011	4,97 milionů USD	31	159,62 milionů USD
2012	3,9 milionů USD	8	31,75 milionů USD
2013	7,2 milionů USD	3	21,60 milionů USD
Celková výše výkupného za období let 2009 - 2013			627, 97

Zdroj: Vlastní

Graf 2 Vyplacené výkupné 2009 - 2013



Zdroj: Vlastní.

2. *Pojištění proti pirátství* – existují dva základní druhy pojištění, které se vztahují k pirátství. Jedná se o typ *War Risk* a *Kidnap and Ransom* Lodě, plující skrze High Risk Area (roku 2011 sem patří velká většina Indického oceánu, Adenský záliv, Rudé moře a Ománský záliv), jsou povinny platit pojištění typu *War Risk*. Druhý typ pojištění se vztahuje na členy posádky a je jakýmsi doplňkovým produktem pro první pojištění. Nejčastěji pokrývá náklady na PR, vyjednavače, léčebné výlohy, psychologické léčení, cenu za doručení výkupného a cestovní náklady pro rodiny unesených osob (Bowden – Basnet 2012: 14).

V roce 2011 činily náklady na tato pojištění cca 635 milionů dolarů, přičemž suma by mohla být ještě mnohokrát vyšší, kdyby si pojištění zřídila všechna plavidla plující skrze HRA Afrického rohu. Následujícího roku se výdaje na oba druhy pojištění výrazně nezměnily. Došlo k poklesu o 13 %, takže částka vynaložená na nadstandardní pojištění činila cca 551 milionů USD (Belish 2013: 32). Naopak v průběhu roku 2013 došlo k rapidnímu poklesu financí

– celková suma, která byla zaplacená za pojištění, nepřesáhla 123 milionů USD, což představuje snížení nákladů na tento segment o 66 % vůči předchozímu roku (Madsen 2014: 9).

3. *Náklady na bezpečnostní vybavení a stráž* – BMP požaduje, aby lodě křižující HRA využily bezpočet bezpečnostních opatření, které by zamezily pirátským útokům. Mezi tato opatření patří například: bdělost, zvýšená ochrana můstku a kontrola přístupu na něj, využití ostnatého drátu, vodní děla, různé manévrovací praktiky, alarmy, citadely apod. Průměrné výdaje na bezpečnostní vybavení tohoto typu se pohybují v rozmezí 533 – 629 milionů ročně (Bowden 2010: 14-15). Důležitým zadržovacím mechanismem proti pirátským útokům je přítomnost soukromých ozbrojených složek na palubě plavidla. Vlajkové státy, které tuto metodu využívají, zaznamenaly markantní úbytek útoků. Bohužel se jedná o finančně velmi náročnou záležitost. Výdaje na takovéto zabezpečení se pohybuje v průměru okolo 50 000 USD na jednu plavbu, což si nemohou dovolit všechny loďařské společnosti. V roce 2011 si služby soukromých ozbrojených strážců najalo okolo 25 % plavidel plujících skrze HRA. Roku 2011 proplulo oblastí zhruba 42 450 plavidel, z toho 10 612 plavidel využilo soukromé ozbrojené strážce. Při průměrné ceně 50 000 USD za plavbu se roční náklady na soukromé zabezpečení plavidel a bezpečnostní zařízení vyšplhaly na 530,6 milionu USD (Bowden – Basnet 2012: 16-17). O rok později se náklady na bezpečnostní opatření a stráž výrazně zvýšily, neboť se zdokonalila (a podražila) používaná technika a frekvence využití strážců na palubách lodí stoupla téměř k 80 % ze všech plavidel, plujících skrz HRA. V roce 2012 hovoříme o nákladech okolo 2 bilionů USD. Následujícího roku náklady opět poklesly, a to zhruba o 43 %, což je dáno zejména snížením počtu

ozbrojených strážců z původních 4 členných týmů na 2 – 3 členné týmy (Medsen 2014: 18).

4. *Změna námořní trasy* – některá plavidla se při snaze vyhnout se pirátským útokům v minulosti přikláněla k delší plavbě a využívala námořní cestu kolem mysu Dobré naděje. Tato změna prodloužila plavbu o 8 200 kilometrů, což samozřejmě vedlo k výrazně vyšším nákladům na palivo, prodražila se přeprava zboží, a tím pádem se zvýšila i jeho konečná cena pro zákazníka (Bowden 2010: 13). Například cesta parníkem z Evropy na Dálný východ by se prodloužila o 6 dní a plavba nákladní lodi zhruba o 15 až 20 dní. Nicméně plavidel, která volila variantu změny trasy, již od roku 2011 stále ubývá, neboť se lodním společnostem vyplatí spíše zaplatit služby soukromých ochranných týmů a risknout plavbu skrz HRA, než několikanásobně delší cesta kolem afrického kontinentu. Navíc spolu s rostoucí působností somálských pirátů se i tato alternativní námořní trasa stala poměrně nebezpečnou, a tudíž pro námořníky neposkytuje již žádnou jistotu ani výhodu. V roce 2012 bylo na změnu trasy vynaloženo „pouze“ 290 milionů USD a v roce 2013 se k této variantě nepřiklonila ani jedna loď, a tudíž byly náklady nulové (Madsen 2014: 20).

Mapa 1 Změna námořní trasy



Zdroj: http://www.techhive.com/article/153914/video_game_pirates.html, (20. 03. 2015).

5. *Cena za zvýšení rychlosti* – do roku 2011 nebyly zaznamenány žádné útoky na plavidla, která plují rychlostí 18 a více námořních uzlů, a proto zpráva BMP doporučuje plavidlům plujícím skrze HRA plout při nejmenším touto rychlostí. Dle BMP patří tato metoda k neúspěšnější (a zároveň finančně nejnáročnější) prevenci před pirátským útokem. Například velkoobjemové tankery (VLCC) při proplouvání HRA zvyšují rychlost plavby téměř o 58% nad optimální běžnou rychlost, což v roce 2012 představovalo zvýšení výdajů o 13, 5 milionů USD (Belish 2013: 23). Zvýšení rychlosti vede k větší spotřebě paliva, a tudíž k celkově větším výdajům na plavbu, než kdyby plavidla plula rychlostí ekonomického optima. Kontejnerové lodě v posledních letech snížily svou rychlost pod maximální rychlost, aby se snížila spotřeba, a tím pádem i náklady na přepravu zboží. Průměrná rychlost těchto lodí dosahovala v roce 2010 pouze 12 námořních uzlů v oblastech bez výskytu pirátů, ale při proplouvání HRA (například v Adenském zálivu) byla

tato plavidla nucena zvýšit svou rychlost na 18 – 20 námořních uzlů. Náklady na plavbu kontejnerových lodí v oblasti Afrického rohu se tedy rázem zvýšily a v roce 2011 se vyšplhaly až ke 2,7 bilionům dolarů (Bowden – Basnet 2012: 2). Následujícího roku došlo ke snížení nákladů na zvýšení rychlosti o více než 43 %. Agentura Oceans Beyond Piracy ve své zprávě uvádí, že loďařské společnosti roku 2012 vydaly okolo 1, 53 bilionu USD v souvislosti se zvýšením rychlosti při proplouvání HRA (Belish 2013: 22). V roce 2013 došlo k významnému poklesu těchto nákladů, a to na částku cca 276 milionů USD, jelikož se rapidně snížila průměrná rychlost plavby (Madsen 2014: 21).

6. *Náklady na pracovní síly* – jsou tvořeny zejména platy námořníků, které jsou vypláceny během jejich zajetí a příplatky, které jsou placeny navíc, za riziko proplutí skrze HRA. Bonus, který námořníci získávají jako kompenzaci za riziko, které podstupují se rovná 100 % průměrné mzdy, kterou dostávají za dobu pobytu v ohroženém prostředí (IMEC/ITF IBF 2012). V roce 2011 tvořily tyto nadstandardní výdaje cca 195 milionů USD. V zajetí bylo drženo 1118 rukojmích, 34 z nich bylo zabito. V roce 2012 se náklady na pracovní síly vyšplhaly dokonce k 471,6 milionu USD, ale drženo bylo oproti předchozímu roku pouze 383 rukojmích, 6 z nich bylo zabito (Bellish 2013: 25). Následujícího roku výdaje nepatrně klesly k částce 462, 1 milionů USD. Tento pokles byl zapříčiněn markantním snížením vyplácení platů v zajetí, neboť v roce 2013 výrazně klesl počet držených rukojmí (Madsen 2014: 9).
7. *Náklady na stíhání a věznění pirátů* – tato položka v sobě ukrývá veškeré náklady, které musí mezinárodní společenství vynaložit na vyšetřování, stíhání, souzení a následné věznění pirátů. Regiony s největším počtem výskytu pirátských incidentů často postrádají

dostatečné prostředky pro vyrovnání se s pirátskými zločiny, a proto je jejich stíhání a souzení mohutně podporováno ze strany mezinárodního prostředí (Bowden 2010: 17). V roce 2011 bylo stíháno 232 pirátů a celkové náklady na jejich procesy přesahovaly 16 milionů USD. O rok později bylo stíháno výrazně méně osob, přesně 152 pirátů a částka klesla na necelých 15 milionů USD (Belish 2013: 29). V roce 2013 jsme svědky dalšího poklesu nákladů na stíhání a věznění pirátů, což je dáno celkovým snížením výdajů na soudy, které byly přesunuty z větší části do afrických zemí (v minulosti probíhalo souzení pirátů hlavně v USA a Evropě), a tím došlo k výraznému zlevnění procesů. Roku 2013 hovoříme o částce cca 12,2 milionů USD, která pokryla celkem 31 soudních procesů, kdežto předchozí rok došlo pouze k 21 procesům, jejichž cena byla zhruba o 3 miliony vyšší (Madsen 2014: 9).

8. *Náklady na vojenské operace* – jsou oproti ostatním výdajům financovány ze stran jednotlivých vlád. Vojenské operace představují v posledních letech hlavní nástroj v boji proti pirátství (Madsen 2014: 11). V roce 2012 se v oblasti Afrického rohu pohybovalo 21 - 30 vojenských plavidel různých národností. O rok později byl tento počet snížen o polovinu (Madsen 2014: 11). Tato plavidla hlídají plochu zhruba o velikosti 1,5 Evropy (EU Navfor Mission 2012: nestránkováno). Hlavní pracovní náplní těchto námořních sil jsou provozní hlídky v Adenském zálivu a v somálském povodí, údržba mezinárodně uznávaného tranzitního koridoru, doprovod humanitárních plavidel a reakce na nahlášené útoky (Belish 2013: 13). Celkové výdaje na vojenské operace v posledních letech klesají. Roku 2010 se tyto náklady vyšplhaly až do výše cca 2 bilionů USD (Bowden 2010: 16), v roce 2011 se podařilo náklady snížit na polovinu a poslední dostupné

údaje (rok 2013) hovoří o necelém bilionu USD (Madsen 2014: 11). Pokles výdajů byl zapříčiněn zejména rozmístěním tzv. nezávislých plavidel, která poskytly následující státy: Čína, Indie, Indonésie, Írán, Japonsko, Malajsie a Rusko.

9. *Náklady na provoz protipirátských organizací* – v oblasti Afrického rohu působí několik organizací (vládních i nevládních), které se věnují potírání pirátství. Podobně jako vojenské operace, se tyto organizace snaží zaměřovat své kapacity na potírání příčin pirátství a hledají dlouhodobé řešení, která by vedla k ukončení pirátských aktivit v oblasti. V regionu Afrického rohu působí například organizace *Trust Fund to Support Initiatives of States to Counter Piracy off the Coast of Somalia* („Trust Fund“), *The United Nations Office of Drugs and Crime* (UNODC), *The Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia* (CGPCS), *The Djibouti Code of Conduct* atp. V letech 2011 – 2013 se výdaje na provoz těchto organizací rapidně zvýšil. Například v roce 2011 představovaly náklady cca 21,3 milionů USD (Bowden – Basnet 2012: 27), v roce 2012 cca 24,08 milionů USD (Bellish 2013: 4), v roce 2013 činily náklady již 44,7 milionů USD (Madsen 2014: 31). Za dva roky se výdaje na provoz protipirátských organizací zdvojnásobily. Výrazné navýšení nákladů na provoz jednotlivých organizací je dáno tím, že se mezinárodní společenství více snaží vymýtit pirátství prostřednictvím větších investic do programů pro budování kapacit (Madsen 2014: 9), což lze, vzhledem k markantnímu snížení incidentů, považovat za úspěšné.

7.2 Sekundární (makroekonomické) náklady spojené s pirátstvím

Nadace One Earth Future (OEF) počítá ve svých kalkulacích týkajících se nákladů spojených s pirátstvím vedle přímých nákladů i s náklady sekundárními, neboli makroekonomickými, které se vztahují hlavně na regionální země, které obklopují pirátské zóny (Bowden 2010: 20). Jedná se konkrétně o náklady na regionální obchod (a), náklady spojené s růstem cen potravin (b) a náklady na ušlé příjmy ze zahraničí (c).

- a) Pirátství má negativní dopad na obchod a výměnu zboží, který probíhá v rámci zasažené oblasti. Například Keňa se nechala slyšet, že kvůli somálskému pirátství její náklady na dovážené zboží stouply téměř o 24 milionů dolarů a náklady na export vzrostly zhruba o 10 milionů dolarů měsíčně. Tyto další výdaje se potom promítnou na ceně zboží pro keňské spotřebitele. Odhaduje se, že somálské pirátství prodražuje keňskou cenu dováženého zboží o 10 % (Bowden 2010: 21). Zároveň pirátství negativně ovlivňuje i rybářský průmysl v oblasti. Například Jemen v roce 2009 ohlásil, že jejich rybářský sektor utřil ztrátu 150 milionů dolarů v důsledku pirátství a ozbrojených loupeží (Yemen News Agency 2010). Přesnou cenu, které pirátství stojí rybářský průmysl nelze určit, neboť ceny ryb jsou pohyblivé v závislosti na objemu jejich nabídky. V oblastech se zvýšenou pirátskou aktivitou nejsou rybářské flotily často ochotné lovit, a tím pádem se snižuje nabídka ryb. To vede logicky ke zvýšení jejich ceny, což je na druhou stranu žádoucí pro rybářský sektor. Vzhledem k nemožnosti určit přesné částky za ušlé zisky z rybářství, se tato čísla neuvádějí do souhrnné statistiky OEF, která se zabývá ekonomickými dopady pirátství na globální ekonomiku (Bowden 2010: 22).

- b) Dle autorů Meija, Cariou a Wolffa (2009: 891 – 895) bylo roku 2009 spácháno průměrně 40 % pirátských útoků na nákladní lodě, které vezly velké množství potravin (rýže, obilí). Pirátské útoky na tato plavidla měly přímé důsledky na cenu potravin, jelikož byly tyto dodávky opožděny anebo bylo zboží znehodnoceno. Pro Somálsko, které je závislé na dodávkách potravinové pomoci, mělo navýšení ceny potravin vážné finanční i humanitární dopady. Somálský dovozce potravin se v dubnu roku 2010 nechal slyšet, že *„somálští piráti způsobili měsíční nárůst padesátikilového pytle cukru z 30 na 34 dolarů, pšeničné mouky z 18 na 22 dolarů a cena rýže vzrostla z 25 na 28 dolarů za pytel“* (Razak 2010). Rychlý nárůst cen za potraviny může vést, v určitých oblastech, ke společenským nepokojům, bojům a někdy i ke krvavému konfliktu, čemuž jsme byli svědky právě v Somálsku anebo Mozambiku.
- c) Snížené zahraniční příjmy představují další významnou částku, o kterou přichází regiony ohrožené pirátstvím. Oblasti se zvýšenou pirátskou aktivitou se často vyznačují nestabilitou a těkavostí, což odlákává pozornost zahraničních investorů směrem k jiným regionům. Například Egypt získává peníze od lodních společností, které platí za proplutí Suezským průplavem. Jelikož se ale některé společnosti přiklonily ke změně trasy - plují okolo mysu Dobré naděje, přichází Egypt o značné zahraniční příjmy. Na základě statistik se odhaduje, že Egypt ročně tratil zhruba 642 milionů USD (Bowden 2010: 24). Dalším negativním dopadem na výši příjmů ze zahraničí, je pokles turismu. Ačkoliv se nejedná o měřitelná data, je zřejmé, že regiony sužované pirátství nejsou příliš atraktivní pro turisty. Vyhlídkové lodě se například dlouhodobě vyhýbají přímořské Mombase. Během prvních 3 měsíců roku 2010 poklesl turistický ruch v druhém největším keňském městě o 95 % (Voice of America 2010). Další zasaženou oblastí, která trápí na

turistickém ruchu v důsledku pirátské aktivity, jsou například Seychelly (Bowden 2010: 24).

Tabulka zobrazená níže, na základě dostupných dat OEF, ukazuje celkové makroekonomické náklady ve vybraných regionech. Data zohledňují ceny za obchod, ztráty příjmů z výběru poplatků pro proplutí Suezským průlivem a turismus.

Tab. 2 Souhrnné makroekonomické náklady na pirátství za rok 2010

Země	Roční ztráty
Egypt	642 mil USD
Keňa	414 mil USD
Jemen	150 mil USD
Nigérie	42 mil USD
Seychelly	6 mil USD
Celkové makroekonomické náklady	1,25 miliardy USD

Zdroj: BOWDEN, A. ed. (2010). *The Economic Cost of Maritime Piracy* (Oceans Beyond Piracy: One Earth Future), s. 18.

7.3 Shrnutí kapitoly

Náklady, které mezinárodní společenství vynakládá za účelem potírání pirátství, nejsou zanedbatelné. Jedná se o několikamilionové částky, které jsou každoročně investovány do 9 hlavních segmentů. Konkrétně se jedná o výdaje na výkupné, speciální pojištění plavidel, náklady na bezpečnostní vybavení a stráž, změnu tras, náklady na zvýšení rychlosti plavby, platy všech pracovníků, náklady na stíhání pirátů a soudnictví

a v neposlední řadě náklady spojené s provozem organizací, které se zabývají potíráním pirátství. V posledních letech se podařilo výrazně snížit počty pirátských incidentů a počty úspěšných únosů plavidel, a proto se celkové náklady na potírání pirátství postupně snižují.

Vývoj nákladů spojených s potíráním pirátství v oblasti Adenského zálivu a při pobřeží Somálska je nejlépe patrný z následující tabulky, kterou sestavila autorka na základě údajů, získaných organizací One Earth Future v rámci projektu Oceans Beyond Piracy. Bohužel v současnosti nejsou dostupná data z roku 2014, a tak autorka využila data z let 2010 – 2013, kde je patrný vývoj, který je v diplomové práci sledován.

Tab. 3 Výše nákladů spojených s pirátstvím v letech 2010 – 2013

Celkové ceny pirátství v letech 2010 - 2013	
2010	7 – 12 miliard USD
2011	5,3 – 5,5 miliard USD
2012	5,7 – 6,1 miliard USD
2013	3 – 3,2 miliard USD
Celkem	21 – 26,8 miliard USD

Zdroj: Vlastní.

8 ZÁVĚR

Moře a oceány vždy představovaly prostředí s vysokou mírou rizika. V současnosti, kdy námořní doprava představuje nejdůležitější formu celosvětového obchodu, je potřeba věnovat maximální možnou pozornost pro její zabezpečení. Zboží musí být dopraveno na konkrétní místo a v určitou dobu, a proto je důležité umožnit lodím bezpečnou plavbu, neboť každá havárie či zpoždění se negativně projevuje na celkové ceně zboží.

Somálské pirátství, které se rozmohlo zejména během let 2008 a 2009 výrazně zasáhlo globální ekonomický sektor a donutilo jednotlivé státy k větší aktivitě v protipirátských misích. Mezinárodní organizace i samostatné státy spustily několik operací, které se zabývají bojem proti somálským pirátům a představují velkou finanční zátěž pro světovou ekonomiku. V současnosti lze považovat boj proti pirátství za úspěšný, jelikož se během několika pár let podařilo rapidně snížit počty útoků a úspěšné únosy plavidel klesly k roku 2014 na nulu. Navzdory tomu, somálské pirátství stále představuje závažný mezinárodní problém a je mu i nadále věnována velká míra pozornosti. Finanční náklady na potírání pirátství se během posledních 3 let rapidně snížily, ale stále je každoročně vynakládána obrovská suma peněz na zabezpečení obchodních námořních tras. V oblasti Afrického rohu nadále působí námořní jednotky mezinárodního společenství i jednotlivých státních i nestátních aktérů. Komerční lodě si nadále pronajímají ochranné týmy a stále proplouvají skrze HRA s velkými obavami z pirátského útoku.

Nebezpečí, která se pojí s moderním pirátstvím, jsou komplexní a v určité míře zasahují veškeré sektory. Na základě interdependence se při řešení jednoho problému odhalují další slabé stránky, které si zaslouží mezinárodní pozornost (Keene 2013: 11).

Základním nebezpečím, jež pirátství vyvolává, je ohrožení lidských životů, kterému jsou vystaveni členové posádek. Druhá nejzávažnější hrozba je přímý dopad pirátství na globální ekonomický sektor. Pirátství potencionálně ohrožuje i schopnost státu obchodovat.

Na základě čísel vyplývajících ze statistik, můžeme na první výzkumnou otázku, stanovenou v úvodu práce, odpovědět následovně: somálské pirátství má již od roku 2008 velmi negativní dopady na mezinárodní ekonomický sektor. Cena potírání pirátství v oblasti Afrického rohu se pohybuje v řádech několika miliard USD za rok. Navzdory faktu, že se v několika málo uplynulých letech podařilo pirátské aktivity rapidně snížit, vyžaduje boj proti somálským pirátům a udržení statu quo stále obrovské finanční investice, které představují pro mezinárodní ekonomický systém velkou zátěž. V roce 2013 vynaložilo mezinárodní společenství na veškeré protipirátské aktivity v oblasti Adenského rohu přes 3 miliardy USD. Stejná částka by postačila například na zavedení pitné vody do většiny částí Somálska.

Pirátství se dotýká i politického sektoru – pirátská aktivita může hrát zásadní roli v podryvání režijní legitimacy, a to na základě korupce, která v těchto případech vzniká napříč vládními institucemi. V neposlední řadě čelí regiony ohrožené pirátstvím i environmentálním hrozbám, neboť k útokům dochází v oblastech s hustou dopravní sítí a vytížeností, kde obvykle plují plavidla s ropou (Chalk 2008: 14 – 17). Politická nestabilita Somálska, jeho ekonomická destrukce i násilí, které v zemi přetrvává, představuje vnitrozemní hrozbu i ohrožení celého mezinárodního společenství. Somálsko je v současnosti nadále považováno za jeden z nejvíce zbídačených a nestabilních států. Všechny tyto faktory měly (a stále mají) zásadní vliv na rozvoj pirátství v oblasti Adenského zálivu, potažmo v oblasti celého Afrického rohu. Stabilizace politického i ekonomického prostředí v Somálsku je jediným možným řešením, které by dokázalo zcela vymýtit pirátství v regionu.

Úspěchy, které byly zaznamenány v posledních letech mezinárodním společenstvím v potírání pirátství, nejsou zanedbatelné. Naopak jsme byli svědky efektivního mixu různých nástrojů, které jednotliví aktéři využili v boji s piráty. Námořní protipirátské mise, spolu se vzájemnými mezinárodními právními akcemi, byly do jisté míry úspěšné a stále představují významný element v celkovém řešení problematiky pirátství v oblasti Afrického rohu. Bohužel ale tato opatření nejsou sama o sobě dostatečná a neuspěla ve strategickém odstrašování.

Jednotlivé agendy mnohých protipirátských misí, které v oblasti působí, se často překrývají a nejsou ve výsledku natolik efektivní, jak by mohly být, kdyby společně úzce kooperovaly. Problémem je rozdílná politika aktérů a poměrně velká obtížnost, ba dokonce neochota, jednotlivých účastníků boje proti pirátství ve sblížení jejich strategií.

Odpověď na druhou výzkumnou otázku lze shrnout následovně: motivy, které účastníky vedou k aktivitě v antipirátských misích a programech, nejsou nezištné. Téměř všichni aktéři sledují zejména své zájmy, které mají jak v oblasti Afrického rohu, tak i v rámci mezinárodního prostředí. Nejčastějším motivem, který lze vysledovat, je snaha o zabezpečení vlastních obchodních tras a vytvoření bezpečného prostředí pro tok zboží, a tedy financí. Do problematiky zásadně promlouvá tok energetických surovin, který je stěžejní jak pro Rusko, Čínu, tak i Evropskou unii. Všichni tito aktéři mají nejvyšší zájem na bezpečných dodávkách ropy a zemního plynu, které proudí sledovanou oblastí. V dané problematice sledujeme i další řadu faktorů, které ovlivňují (ne)účast v boji proti pirátství. Vedle diplomatických a strategických motivů lze hovořit i o snaze zvýšit reputaci některých aktérů v rámci mezinárodního prostředí (například Čína). Tito aktéři si snaží vybudovat pozici silného mezinárodního hráče, a proto se zapojují do mezinárodních misí.

Navzdory tomu není rozhodujícím faktem druh motivu, který aktéry vede k aktivitám v oblasti. Důležité jsou výsledky, které v posledních letech zaznamenáváme, a které autorka považuje za více než uspokojivé. Za vše mluví statistiky, které provádí specializované agentury. Zejména díky působení válečných lodí v oblasti, doprovodných konvojů a častější přítomnosti bezpečnostních týmů na palubách lodí, došlo během let 2010 – 2013 (údaje z roku 2009 jsou nepřesné a z roku 2014 neúplné) k poklesu ročních finančních nákladů z původních 7 – 12 bilionů USD na 3 – 3,2 bilionů USD, což při uvažování horní hranice sumy, znamená pokles finančních nákladů zhruba o tři čtvrtiny celkových nákladů. Tento radikální pokles rozhodně znamená významnou úlevu pro globální ekonomický sektor. Výsledky boje proti pirátství v Adenském zálivu by mohly být ještě uspokojivější, kdyby se jednotliví aktéři působící v regionu více semkli, sjednotili své metody v potírání pirátství a postupovali by dle jednotných pravidel. Tato vize je ale spíše utopická, neboť rozdílné politiky, způsoby, představy i hodnoty, které jednotliví aktéři zastávají, není možné zcela unifikovat.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

ADELMAN, H. (2002). Building CEWARN around Intra-state Conflict Management: Theory and Practice. Mwaura, C. – Schmeidl, S. eds.: *Early Warning and Conflict Management in the Horn of Africa* (Lawrenceville – Asmara: Red Sea Press).

ALVES, A. CH. (2008). Chinese economic diplomacy in Africa: the Lusophone strategy. ALDEN, Ch. – LARGE, D., eds. *China Returns to Africa: A Rising Power and a Continent Embrace* (London: Hurst), s. 69 – 81.

ARSENAULT, M. (2013). Founder's Letter. *The Economic Cost of Somali Piracy 2012* (Oceans Beyond Piracy: One Earth Future).

AXE, D. (2009). 10 Things You Didn't Know about Somali Pirates. *The Wall Street Journal* <http://www.wsj.com/articles/SB124060718735454125>, 30. 01. 2015).

BAN KI-MOON (2011). Letter dated 24 January 2011 from the Secretary-General to the President of the Security Council (<http://daccess-ddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/206/21/PDF/N1120621.pdf?OpenElement>, 19. 03. 2015).

BATEMAN, S. (2010). Sea Piracy: Some Inconvenient Truth. *United Nations Institute for Disarmament research*, (2), s. 13-24.

BINHACK, P. (2011). Bezpečnost námořní přepravy v Adenském zálivu a energetická bezpečnost Evropské unie. In BUREŠ, O. ed. *Bezpečnostní výzvy na prahu nové dekády* (Praha: Metropolitní univerzita Praha).

BBC (2012). *Deaths of hostages held by Somali pirates 'increasing'* (<http://www.bbc.com/news/world-africa-18548810>, 20. 1. 2015).

BELLISH, J. (2013). *The Economic Cost of Somali Piracy, 2012* (Oceans Beyond Piracy: One Earth Future).

BOCKMAN, M. W. (2011) Somalia Piracy Spurs Private Navy to Start Within Five Months. In *Bloomberg Businessweek* (<http://www.bloomberg.com/news/articles/2011-11-07/somalia-piracy-spurs-private-gulf-of-aden-navy-to-start-within-five-months>, 24. 04. 2015).

BOWDEN, A. – BASNET, S. (2012). *The Economic Cost of Somali Piracy, 2011* (Oceans Beyond Piracy: One Earth Future).

BOWDEN, A. ed. (2010). *The Economic Cost of Maritime Piracy* (Oceans Beyond Piracy: One Earth Future).

BOYANTON, E. – GEARY, S. (2009). *Danger on the high seas, CSCMP's Supply Chain Quarterly* (http://bus.utk.edu/cba/news_articles/2010/Danger_on_the_%20High_Seas.pdf, 16. 01. 2015).

BOYER, Y. - LYNDLEY-FRENCH, J. (2007). *Eurointeroperability: the effective military interoperability of European Armed Forces* (Brussels: European Parliament).

BURNS, R. H. (2012). Countering Piracy, Trafficking, and Terrorism: Ensuring Maritime Security in the Indian Ocean. In MICHEL, D. – STICKLOR, R. eds. *Indian Ocean Rising: Maritime Security and Policy Challenges* (Washington, DC: Stimson), s. 23-40.

BUZAN, B. – LITTLE, R. (2010). *International Systems in World History. Remaking the Study of International Relations* (Oxford University Press).

CAPIE, D. – EVANS, P. (2002). *The Asia-Pacific Security Lexicon* (Singapore: Institute of Southeast Asian Studies).

CBS NEWS (2008). *Pirates Seize Indian Vessel Off Somalia* (<http://www.cbsnews.com/news/pirates-seize-indian-vessel-off-somalia/>, 11. 03. 2015).

CIA The World Factbook (2014). *Somalia* (<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>, 19. 03. 2015).

CICERO, M. T. *De Officiis*. Kniha II, kap. XXIX, s. 107 (citováno z PAŠEK, D. (2014). *Piráctví v mezinárodním právu a boj proti němu* [nepublikováno]).

COLE, B. D. (2008). *Sea Lines and Pipelines* (London: Praeger Security International).

DALTON, J. G., ROACH, J., DALEY, J. (2009). Introductory Note to the United Nations Security Council Resolutions 1816, 1846 & 1851. Piracy and armed robbery at Sea, *Newsletter of the American Society of International Law*, XXV (1).

DRUMMOND, P. – XUE LIU, E. (2013). Africa's Rising Exposure to China: How Large Are Spillovers Through Trade? (<http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2013/wp13250.pdf>, 06. 02. 2015).

EIA (2014). *World Oil Transit Chokepoints* (<http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc>, 13. 01. 2015).

ELLEMAN, B., FORBES, A., ROSENBERG, D. (2010). *Piracy and Maritime Crime – Historical and Modern Case Studies* (Newport: Naval War College).

EU NAVFOR (2011): *BMP3 Continues to Defeat Pirates*, 6. 01. 2011, <<http://www.eunavfor.eu/2011/01/bmp3-continues-to-defeat-pirates/>>.

EU NAVFOR (2012). *Mission* (<http://eunavfor.eu/mission/>, 19. 03. 2015).

EUROPEAN DEFENCE AGENCY (2010). *Technical and Functional Specifications for C4I Reference Architecture Information Exchange Gateway* (www.eda.europa.eu/WebUtils/downloadfile.aspx?FileID=1029, 23. 01. 2015).

EUROPEAN SPACE AGENCY (2006). *Earth from Space: The Gulf of Aden – The Gateway to Persian Oil* (http://www.esa.int/Our_Activities/Observing_the_Earth/Earth_from_Space_e_The_Gulf_of_Aden_the_gateway_to_Persian_oil, 12. 01. 2015).

EUROPEAN UNION (2006): *Consolidated Versions of the Treaty on European Union and the Treaty Establishing the European Community. Official Journal of the European Union*, C 321 E/1, (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:321E:0001:0331:EN:PDF>, 23. 01. 2015).

EUROPEAN UNION'S INSTITUTE FOR SECURITY STUDIES (2009). *European Security and Defence Policy: The First Ten Years (1999–2009)*, (http://www.iss.europa.eu/uploads/media/ESDP_10-web.pdf, 23. 01. 2015).

FFP (2014). *Fragile States Index 2014* (<http://ffp.statesindex.org/rankings-2014>, 28. 01. 2015).

GEISS, R., PETRIG, A. (2011). *Piracy and Armed Robbery at Sea. The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden* (Oxford: University Press).

GERMOND, B. – SMITH, M. E. (2011). *The EU's Anti-Piracy Naval Operation: An Evolution of ESDP's Objectives and Geopolitical Ambitions*

(http://www.allacademic.com//meta/p_mla_apa_research_citation/4/1/6/3/1/pages416310/p416310-1.php, 22. 01. 2015).

GILPIN, R. (2009). *Counting the Costs of Somali Piracy* (Washington DC: United States Institute of Peace).

HAGEMANN, F. (2010). *Strategic Planning for Comprehensive Security in the European Union's Military Operations: EUFOR RD Congo, EUFOR Tchad/RCA and EUNAVFOR Somalia* (http://edocs.nps.edu/npspubs/scholarly/theses/2010/Jun/10Jun_Hagemann.pdf, 22. 01. 2015).

HONG, N. (2009). Maritime trade development in Asia: a need for regional maritime security cooperation in the South China Sea. In WU, S. – ZOU, K., eds. *Maritime Security in the South China Sea: Regional Implications and International Cooperation* (Farnham: Ashgate), s. 35–50.

HOUSE OF LORDS (2010). *Combating Somali Piracy: The EU's Naval Operation Atalanta* (<http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200910/ldselect/ldcom/103/103.pdf>, 22. 01. 2015)

HUGGINS, J. (2013). The Cost of Piracy: Moving from Mitigation to Investment. *3rd UAE Counter Piracy Conference* (<http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/Huggins%20Jon%20Sec2Ch1%20-%20Final%20Briefing%20Paper-En-Website%20%281%29.pdf>, 11. 03. 2015).

CHALK, P. (2008). *The Maritime Dimension of International Security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States* (http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf, 18. 03. 2015).

CHINA DAILY (2008). *Sailing to strenghten global security* (http://www.chinadaily.com.cn/china/2008-12/26/content_7342612.htm, 23. 03. 2015).

CHRISTOFFERSEN, G. (2009). *China and Maritime Cooperation: Piracy in the Gulf of Aden* (Berlin: Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy).

IMEC/ITF IBF (2012). *International Agreement* (<http://www.imec.org.uk/~imec/images/stories/Agreements/International%20Agreement.pdf>, 19. 03. 2015), s. 8.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2009). *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia* (<https://www.icc-ccs.org/home/resources/50-piracy-news-a-figures/457-piracy-alert14>, 03. 02. 2015).

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2010). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report, 1. January – 31. December 2009* (London: ICC International Maritime Bureau).

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2011a). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report, 1. January – 31. December 2010* (London: ICC International Maritime Bureau).

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2011b). *IMB Piracy Report 2010* (<http://www.simsl.com/Downloads/Piracy/IMBPiracyReport2010.pdf>, 19. 03. 2015).

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2014). *Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the Period 1 January – 30 September 2014* (<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2014/10/2014-Q3-IMB-Piracy-Report-ABRDGED.pdf>, 11. 03. 2015).

IMO (2005). International Shipping Carrier of World. *World Maritime Day 2005, Background Paper* (http://www.diadomar.mdn.gov.pt/backgroundpaper_IMO.pdf, 24. 02. 2015).

IMO (2008). *Annual Report* (London: International Maritime Organization).

IMO (2011). *International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment* (<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/Statisticalresources/Documents/December%202011%20update%20to%20July%202011%20version%20of%20International%20Shipping%20Facts%20and%20Figures.pdf>, 24. 02. 2015).

IMO (2015a). *Introduction to IMO* (<http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>, 04. 02. 2015).

IMO (2015b). *Piracy and Armed Robbery Against Ships* (<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>, 08. 01 2015).

INTERNATIONAL CRISES GROUP (2009a). *China's Growing Role in UN Peacekeeping* (<http://www.crisisgroup.org/en/regions/asia/north-east-asia/china/166-chinas-growing-role-in-un-peacekeeping.aspx>, 06. 03. 2015).

INTERNATIONAL CRISIS GROUP (2009b). *Somalia: The Trouble with Puntland* ([http://www.crisisgroup.org/~media/Files/africa/horn-of-africa/somalia/B064%20Somalia%20The%20Trouble%20with%20Puntland.ashx](http://www.crisisgroup.org/~/media/Files/africa/horn-of-africa/somalia/B064%20Somalia%20The%20Trouble%20with%20Puntland.ashx), 28. 01. 2015).

JENNINGS, R. - WATTS, A. (1996). *Oppenheim's International Law*, I (9), (London: Longman).

JONES, P. (2009). Maritime Security: a Global Challenge for the EU. *Bulletin of the EU Military Staff. Impetus*, 2009 (7), s. 10 – 13.

KEENE, S. D. (2013). Maritime Piracy, Somalia. *The Institute of Statescraft* (<http://www.statecraft.org.uk/sites/default/files/documents/NATO%20Papers%2012%20-Maritime%20Piracy%20Somalia.pdf>, 18. 03. 2015).

KERMELIOTIS, T. (2013). *Somali pirates cost global economy '\$18 billion a year'* (<http://edition.cnn.com/2013/04/12/business/piracy-economy-world-bank/>, 09. 03. 2015).

KHALID, N. (2012). Sea Lines under Strain. *The IUP Journal of International Relations*, VI (2), 57-66.

KLIMENKO, E. (2014). Global Shipping and the War on Somali Piracy. *Journal of Undergraduate International Studies* (<http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&sid=eebda fb2-d6fd-4f54-ae9b-105447aada14%40sessionmgr4004&hid=4109>, 12. 03. 2015).

KRASKA, J. – WILSON, B. (2009). The Pirates off the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy. *Stanford Journal of International Law*, Vol. 45, s. 241 - 284.

LANTEIGNE, M. (2013). Fire over water: China's strategic engagement of Somalia and the Gulf of Aden crisis. *The Pacific Review*, Vol. 26, No. 3, s. 289 - 312.

LENNOX, P. (2008). Contemporary Piracy off the Horn of Africa. *Canadian Defence and Foreign Affairs Institute* (<http://www.cdfai.org/PDF/Contemporary%20Piracy%20off%20the%20Horn%20of%20Africa.pdf>, 28. 01. 2015).

LISS, C. (2010). The Maritime Dimension of Energy Security. In SOVACOO, B. K. eds. *The Routledge Handbook of Energy Security* (New York: routledge), 113-128.

MADSEN, J. V. – SEYLE, C. – BRANDT, K. – PURSER, B. – RANDAL, H. – ROY, K. (2014). *The State of Maritime Piracy (Oceans Beyond Piracy: Colorado)*.

McQUAIN, B. (2013). *Gulf of Aden. Pirates: Facts, Fiction and Opinion* (<http://www.qando.net/tag/gulf-of-aden/>, 24. 04. 2015).

MEIJA, M. Q. – CARIOU, P. – WOLFF, F. CH. (2009). „Is Maritime Piracy Random?“, *Applied Economics Letters*, Vol. 16.

MIDDLETON, R. (2008). *Piracy in Somalia. Threatening Global Trade, Feeding Local Wars* (<https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/1008piracysomalia.pdf>, 21. 01. 2015).

MICHEL, D. – STICKLOR, R. (2012). *Indian Ocean Rising: Maritime Security and Policy Challenges* (Washington, DC: Stimson).

MURATORE, A. (2010). EU-NATO Co-operation and the Pirates of the Gulf of Aden. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs*, 2 (3), s. 90 – 102.

MURPHY, M. N. (2007). *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism. The Threat to International Security* (London: The International Institute for Strategic Studies).

NATO (1996). *NATO/WEU: Operation Sharp Guard*. IFOR (<http://www.nato.int/ifor/general/shrp-grd.htm>, 22. 01. 2015).

NATO (2006). *Riga Summit Declaration* (<http://www.nato.int/docu/pr/2006/p06-150e.htm>, 21. 01. 2015).

NATO (2009). *Operations 1949 – Present* (<http://www.aco.nato.int/resources/21/NATO%20Operations,%201949-Present.pdf>, 21. 01. 2015).

NATO (2014). *Counter-piracy Operations* (http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm, 21. 01. 2015).

NATO (2014a). *Operation Ocean Shield. Fact Sheet* (http://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_topics/141202a-Factsheet-OceanShield-en.pdf, 21. 01. 2015).

NATO (2015). Operation Allied Protector. *Allied Command Operations* (<http://www.aco.nato.int/page13974522.aspx>, 21. 01. 2015).

NATOAKTUAL (2013). *Největší loď světa proplula územím pirátů v doprovodu válečné lodě* (http://www.natoaktual.cz/nejvetsi-lod-proplula-piratskym-uzemim-f0w-/na_zpravy.aspx?c=A130808_131939_na_zpravy_m00, 03. 02. 2015).

NEWMAN, E. (2009). Failed States and International Order: Constructing a Post-Westphalian World. *Contemporary Security Policy*, Vol. 30, No. 3, s. 421 – 443.

NOVÁK, R. (2005). *Námořní přeprava*. 2. přepracované vydání (Praha: ASPI).

PEELE, R. B. (1997). The Importance of Maritime Chokepoints. *Parameters*, s. 61-74.

PHILLIPS, Z. (2008). Some Ships Arm Guards as Pirate Attacks Rise. *Business Insurance* (<http://www.businessinsurance.com/cgi-bin/article.pl?articleId=26828>, 20. 01. 2015).

PLOCH, L. - BLANCHARD, CH. M. - O'ROURKE, R. - MASON, R. CH. - KING, R. O. (2011). *Piracy off the Horn of Africa*. Congressional Research Service. (<http://www.fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>, 20. 01. 2015).

PRINS, B. C. - DAXECKER, U. - SANFORD, A. (2013). *The New Barbary Wars. Assessing the Threat of Modern Day Piracy* http://bakercenter.utk.edu/wp-content/uploads/sites/4/2013/11/PB.3.13.BarbaryWars.Prins_.pdf, 16. 01. 2015).

RADA BEZPEČNOSTI OSN (2008). *Report of the Secretary-General on Somalia, 9/2010 (/447)*, (<http://daccessddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/493/40/PDF/N1049340.pdf?OpenElement>), 22. 01. 2015).

RAMSEY, A. (2011). *Barriers to Prosecution: The Problem of Piracy* (https://www.cimicweb.org/Documents/CFC%20AntiPiracy%20Thematic%20Papers/CFC_Anti-Piracy_Report_Prosecution_Aug_2011_FINAL.pdf, 24. 04. 2015).

RAZAK, A. (2010). *Pirates rob tanker as attacks rise in S. China Sea*, *Reuters Africa* (<http://af.reuters.com/article/worldNews/idAFTRE68501620100906>, 17. 03. 2015).

REUTERS (2013). *Somali pirates sentenced to seven years in prison* (<http://www.reuters.com/article/2013/10/23/somalia-piracy-sentence-idUSL5N0ID2R920131023>, 20. 01. 2015).

ROBERTSON, G. (2013). *Three Somalis convicted of piracy, murder in yacht attack off Oman*

(<http://www.reuters.com/article/2013/07/09/usa-virginia-pirateverdict-idUSL1N0FF0WI20130709>, 26. 03. 2015).

ROACH, J. A. (2010). Countering Piracy off Somalia: International Law and International Institutions. *The American Journal of International Law*, Vol. 104, No. 3, s. 397-416.

RODRIGUE, J. (2004): Straits, Passages and Chokepoints – A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. *Cahiers de Géographie du Québec*, Vol. 48, No. 135, str. 357–374.

ROSENBERG, D. (2010). The Political Economy of Piracy in the South China Sea. In: ELLEMAN, B. – FORBES, A. – ROSENBERG, D. eds. *Piracy and Maritime Crime, Naval War College Newport Papers* (Newport: Naval War College Press).

ROSS, R. (2009) China's Naval Nationalism: Sources, Prospects, and the U. S. Response. *International Security*, Vol. 34, s. 46-81.

Sdělení 240/1996 Sb. MZV ČR. *Úmluva OSN o námořním právu*, ve znění pozdějších předpisů.

SHORTLAND, A. (2012). Treasure Mapped: Using Satellite Imagery to Track the Developmental Effects of Somali Piracy. *Chatham House*
(http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0112pp_shortland.pdf, 19. 03. 2015).

SCHIEMSKI, B. (2009). Piracy's rising tide. *Jane's Intelligence Review*, XXI (2).

SLOMANSON, W. R. (2011). *Fundamental Perspectives on International Law* (Wardsworth: Cengage Learning).

SÖRENSEN, K. (2008): State Failure on the High Seas: Reviewing the Somali Piracy. *FOI Somalia Papers: Report 3*
(http://foi.se/ReportFiles/foir_2610.pdf, 28. 01. 2015).

SPUTNIK NEWS (2008). *Russia sends warship to fight piracy near Somalia* (<http://sputniknews.com/russia/20080926/117144421.html>, 11. 03. 2015).

SPUTNIK NEWS (2015). *Ruské vojenské námořnictvo bude pokračovat v protipirátské misi u břehů Somálska* (http://cz.sputniknews.com/czech.ruvr.ru/news/2015_01_02/Ruske-vojenske-namornictvo-bude-pokracovat-v-protipiratske-misi-u-brehu-Somalska-8094/, 01. 04. 2015).

STRUETT, M. J. – CARLSON, J. D. – NANCE, M. T. (2013). *Maritime Piracy and the Construction of Global Governance* (New York: Routledge).

ŠAFÁŘOVÁ, T. (2010). Pirátství. In SMOLÍK, J. – ŠMÍD, T. a kol., *Vybrané bezpečnostní hrozby a rizika 21. století* (Brno: Mezinárodní politologický ústav), s. 159-182.

ŠIMON, O. (2010). *Vývoj Somálska po roce 1990: 3. Politický vývoj předcházející rozpadu Somálské republiky* (http://www.valka.cz/clanek_13606.html#p13606_082, 21. 01. 2015).

ŠIMON, O. (2011). *Problém pirátství u Somálska – Mezinárodněprávní souvislosti námořního pirátství* (http://www.valka.cz/clanek_14121.html, 03. 02. 2015).

ŠTEMBERG, M. (2011). *Námořní pirátství, jeho potlačování a trestání* [rigorózní práce] (Praha: Univerzita Karlova).

ŠTURMA, P. (2009). *Černá vlajka pirátů znovu nahání strach? Opatření proti pirátství a ozbrojenému lupičství na moři na začátku 21. století* (http://www.ipravnik.cz/cz/clanky/trestni-pravo/art_6122/cerna-

vlajka-piratu-znovu-nahani-strach-opatreni-proti-piratstvi-a-ozbrojenemu-lupicstvi-na-mori-na-zacatku-21-stoleti.aspx, 16. 01. 2015).

THE WORLD BANK (2013). *The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation* (<http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/pirates-of-somalia-main-report-web.pdf>, 09. 03. 2015).

TIAN YUAN (2008). Somali Pirates pose serious threat to China's rights and interests in navigation. *PLA Daily*, 28. 02. 2008 (http://english.chinamil.com.cn/site2/special-reports/200812/26/content_1599410.htm, 27. 02. 2015).

TILL, G. (2009). *Seapower. A Guide for the Twenty-first Century*, Vol 2. (Oxford: Routledge).

TOOMSE, R. (2009). Piracy in Gulf of Aden: Considering the Effects of Private Protection Teams. *Baltic Security & Defense Review*, 11 (2), s. 169-184.

TOTH, J. E. (1995). *Military Strategy Note: Strategie Geography* (Washington: Industrial College of the Armed Forces).

TRANSPARENCY INTERNATIONAL (2014). *Corruption by Country/Territory. Corruption Measurement Tools* (<http://www.transparency.org/country#SOM>, 04. 02. 2015).

UK MINISTRY OF DEFENCE (2009). *Pirates Caught in the Net. Understanding Network-enabled Capability* (London: Newsdesk Communications).

UNCTAD (2012). *Review of Maritime Transport 2012* (New York: United Nations Publications).

UNCTAD (2014). *Review of Maritime Transport 2014* (New York: United Nations Publications).

UNITED NATIONS HOUSE (2005). *Mezinárodní právo. Mořské právo* (<http://www.osn.cz/mezinarodni-pravo/?kap=66&x=11&y=8>, 29. 01. 2015).

UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL (2008). S/RES/1851 (<http://www.unhcr.org/refworld/country,,,,SOM,456d621e2,4952044e2,0.html>, 10. 02. 2015).

URBANOVSKÁ, J. (2008). Operace OSN na udržení míru v Africe po skončení studené války – předpoklady úspěchu. *Mezinárodní vztahy*, 2008 (3), s. 22 – 46.

VALIN, G. (2009). La Lutte Contre la Piraterie au large de la Somalie: De l'Action Nationale à l'Action Européenne (2008–2009). *EchoGéo*, No. 10 (<http://echogeo.revues.org/pdf/11338>, 23. 01. 2015).

VAN ROOYEN, F. (2011). *Africa and the Geopolitics of the Indian Ocean*. Emerging Powers and Global Challenges Programme, SAIIA Occasional Paper No. 78.

VARSAMI, A. – POPESCU, C. (2011) Piracy in the Gulf of Aden – A Problem of Our Days. *Constanta Maritime University Annals XI* (13), s. 45 – 50.

VERRASTRO, F. – LADISLAW, S. (2007). Providing Energy Security in an Interdependent World, *The Washington Quarterly*, s. 95 – 104.

VOICE OF AMERICA (2010). *Piracy Forces Kenya Cruise Tourism Down 95 Percent* (<http://www.voanews.com/content/piracy-forces-kenya-cruise-tourism-down-95-percent-95324914/154676.html>, 17. 03. 2015).

WARSAMEH, A. (2009) *Chinese-made products popular among Somali traders* (http://news.xinhuanet.com/english/2009-09/15/content_12056438.htm, 10. 02. 2015).

WORLD OCEAN REVIEW (2010). *Living with the Oceans* (Hamburg: Maribus).

WORLD OCEAN REVIEW (2015). *Modern Ships - large, fast and highly specialized* (<http://worldoceanreview.com/en/wor-1/transport/global-shipping/2/>, 25. 03. 2015).

XINHUA (2008). *Chinese Navy sends most sophisticated ships on escort mission off Somalia* (http://news.xinhuanet.com/english/2008-12/26/content_10565179.htm, 06. 03. 2015).

YEMEN NEWS AGENCY (2010). *Yemen losses reach US\$ 150 mln due to piracy in 2009* (<http://www.sabanews.net/en/news227455.htm>, 17. 03. 2015).

ZHENG BIJIAN (2005). China's „Peaceful Rise“ to Great-Power Status. *Foreign Affairs* 84 (<http://www.foreignaffairs.com/articles/61015/zheng-bijian/chinas-peaceful-rise-to-great-power-status>, 06. 03. 2015).

RESUMÉ

Nowadays, the trade across the seas and oceans represents the essential aspect of the global trade. Shipping is the most important kind of transportation in the world. It is a useful, quite safety and cheap transport, which offers many advantages. On the other hand, there still exists an important threat – piracy craft. Current pirates, who operate in the Gulf of Aden, work effectively and they are not scared to use violence. The international environment is forced to pay a high cost to deter piracy in the region of the African Horn. According to statistics, the cost of the piracy is still lower. The highest peak of the piracy incidents was record between the years 2008 – 2011. Since that time, the international cooperation was strengthened and the presence of the private security teams was more frequent. This combination led to the rapid decrease of the pirate activity. The total cost of deterrence of Somali piracy in 2013 was around 3 billion USD, which is great success. On the other hand, the piracy still remains the serious threat to the international system and still represents big ballast to the global economic system.